

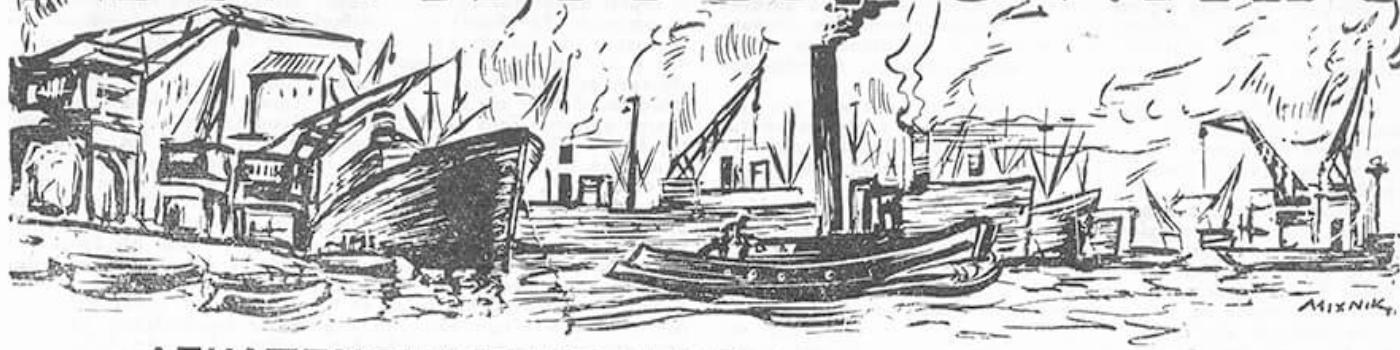
NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1955

Αρ. Φύλλου 483/242

NAYTIKA XPONIKA



ANSWER

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΒ'. (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 483/242

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΡΕ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ-ΑΘΗΝΑΙ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1955

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ζήτημα κεφαλαιώδους σημασίας

Υπερεκατὸν μεγάλα σκάφη—φοιστηγὰ τράμπτες καὶ δεξαιμενόπλοια—πρόκειται ἐντὸς τῆς ἀμέσως προσεχοῦς τριετίας νὰ παραδοθοῦν ἀπό τὰ διάφορα ναυπηγεῖα εἰς "Εὐλλήνας" ἐφοπλιστικά. Διὰ τὰ ἐπάνωδρωσιῶν θὰ χρειασθοῦν χίλιοι περίπου ὁδίωματικοὶ ἐκ τῶν ἀρίστων ἐπαγγελματικοὶ καταρτίσεως, ἀπὸ τοὺς ἐπιλέκτους, ήμπορούμενοι νὰ εἴπων μεν, ποιὶ διαδέτει τὸ Ἑμιπορικὸν μας Ναυτικόν. Δυσκολεύομέθα νὰ πιστεύσουμεν, ὅτι ἀπό τὸ ἀριθμὸς πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν θὰ είνει διαθέσιμος, ἀν μάλιστα ληφθῇ ὑπὲρ ὅμιν, ὅτι δὲν θέτασταίσσουν—ὅπως φάσιται—καὶ αἱ ὄγοραι μεταχειρισμένων πλοίων. Πρόβλημα συνεπαῳδού δυσπειλιτον θὰ ἀνακύψῃ, πρόδηλημα δυσχερέστερον ἀπὸ τὸ σημερινόν, διὰ τὴν ἔξειρεσιν τῶν καταλλήλων πληρωμάτων πρὸς ἐπάνωδρον τῶν νεών αὐτῶν, μεγάλης ἀξίας καὶ πολυτάλοκου κατασκευῆς, πλοίων. Πολὺ ἀμφιβολίαμον οὖν ἡ πρόσληψης καὶ ἔνων ἀκομῇ μηχανικῶν θὰ είνει εὔχερης εἰς μεγάλον ἀριθμόν, ἀφοῦ εἰς ὅλας τὰς ναυτιλίας τῶν εύρωπα—κῶν χωρῶν ἐλλειψις πληρωμάτων σημειεύοται, μεταπολεμικῶς.

Πρώτοι οι ἐφοπλισταὶ θὰ ἔπειτε ζωηρῶς νά ἀνησυχοῦν διὰ τὴν ἐπί-
λυσιν τοῦ σοθιρωτάτου αὐτοῦ προβόληματος. Εἰς ἀδύος προβαίνουν
παραγγελίας, ἀνανέωντο τὸ πλωτὸν ὑλικὸν καὶ θέλουν να ἀγνοοῦν
τὴν ἐπάρκειαν, ποσοτικὴν καὶ ποιοτικὴν, τοῦ ἐμψύχου τοιούτου.

Συνεπήσαμεν, πρὸ μηνῶν τὴν ἐπιστομένην μελέτην τοῦ ζητήματος ἀπὸ μέρους τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργείου, ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα, χωρίς, ὅμως, νὰ ἐπισημάνων μέχρι τοῦδε καὶ σχετικῆς τινα ἔνεργειαν. Ἀς μὴ πιστεύουν οἱ ἐφοπλισταὶ — τελούμεν ἐν πλοῖοι— ρει γνώσει τῆς καταστάσεως—εἰς τὰς ἀβασίμους ὑποσχέσεις, τὰς δοθείσας πρὸ μηνῶν εἰς τὸ Λονδίνον ποσό του κ. Ὑπουργοῦ περὶ τῆς προπαρασκευαζομένης ἐπαρκείας εἰς πληρώματα διὰ τὴν «μεγάλην ναυτιλίαν». Το πρόβλημα ύψισταται ὀκέανοιν καὶ μόνον ἃν ἐπιει- ματικὸν ταῦτα — τῷ φράξῃ ἐσ ὡσ — ηθελε σοβσιώς καὶ ὅχι συμπτω- ματικῶς ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, δυνατὸν ἡ ὁζύητος του ὄπωσδηποτε νὰ ἀμβλυνθῇ εἰς τὸ μέλλον.

Χρειαζόμεθα σχολάς — όχι μίαν ἀλλὰ πολλάς — δι' ὅλους τοὺς κλάδους τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Ἡ σχολὴ τῆς "Υδρας" θὰ πρέπει νὰ μη παύσῃ λειτουργούσα μετά τὴν ἔνασφιν τῶν μαθημάτων εἰς τὰς σχολάς τοῦ Ἀσπροπύργου. Παραπλήσιας δύο σχολαὶ — όχι φροντιστήρια —, ἡ μία διὰ τοὺς ναυτίλους καὶ ἡ ἄλλη διὰ τοὺς μηχανικούς, ὑπόδεικνυεται νὰ συσταθεῖ. Σχολὴ, ἐπὶσης, διὰ τὰς βοηθητικάς ὑπηρεσίας, διὰ τῶν μαγείρους καὶ τῶν θαλασσιπόλους, είναι ἀναγκή νὰ λειτουργῇ, ἕστω καὶ περιοδικάς, εἰς τὰ Πειραιῶν.

ανάγκη να λειτουργή, εστού και περιοδικώς, εἰς τὸν Πειραιά.
Ἐπὶ πλέον ναυτικά γυμνάσια τοῦ τόπου Οίνουσσων πρέπει νὰ συσταθοῦν εἰς τὴν Ἀνδρον, τὴν Ἰθάκην, τὴν Σύρου καὶ τὴν Κεφαλλήνιαν, αἱ δὲ σχολαὶ τῆς Σύρου καὶ τῆς Χίου (ἐπὸ σύστασιν) διὰ τοὺς μηχανικούς νὰ διειρύνουν τὴν δράσην τῶν, νὰ ἐμπλουτίσουν τὸ πρωτεικόν των, νὰ συστηματοποιήσουν τὰ μαθήματα, νὸ γραμματοῦν ἐνὶ λόγῳ καλύτερον. Αἱ νυκτερινοὶ σχολαὶ — ὅσαι δὲν ἀποτελοῦν κερδοσκοπικήν ἐπίκεισθον — πρέπει καὶ αὐταὶ νὰ ἐπιχορηγηθοῦν, ἵνα ἔργον ἀποδώσουν θετικότερον.

Κεφάλαιοι, οώντος, χρειάζονται όπωσδήποτε σημαντικά, διὰ τὴν ὅλην αὐτὴν ὑπόθεσιν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. Τὸ Κράτος, ὅπως καὶ ἀπλοτε τὸ ὑπότερον, δὲν τὰ διαθέτει. Ἐνταποκείται εἰς τοὺς ἀμεσῶς ἐνδιαφερομένους, τοὺς ἐφοπλιστάς, ἢ ἔξευροις τῶν, ἀν πράγματι θέλουν οὗτοι σοβαρῶς να ἀντιμετωπίσουν τὸ ὄλον ζῆτημα τοῦ ἔμψυχου ὑλίκου. Προχειροὶ υπολογισμοὶ ἀναβιβάζουν τὰ ἑσάπαξ μὲν κεφάλαια, πιὸ θά ἀπαιτηθοῦν, εἴς διοικούσις πεντήκοντα χιλιάδες λιρῶν 'Αγγλίας, τὰς κατ' ἔτος δὲ δεσπάνιας διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν σχολῶν καὶ τῶν φροντιστηρίων καὶ τὴν ἔκδοσιν καταλλήλων βιβλίων, εἰς ἐκατὸν χιλιάδας λιρῶν. Αὐτὰ τὰ κεφάλαια πρέπει νὰ τὰ δώσουν ἐφοπλισταῖ, διότι μόνον οὕτω θὰ ἐπιτύχουν τὴν ἐν ποιοτικῇ κυριως παροκεία ἐπανδρούσιν τὸν πλοιών των. 'Ἄς ὑπόδειξουν αὐτὸν πρὸς ὁ πουργείον τὴν ὄμεσον μελέτην τοῦ ζητήματος, ἃς μετάσχουν ἐκτρόπωσι τῶν μιᾶς ἐπιτοφῆς, δηλοῦντες προκαταδοκίλως τὴν ἀπόρσιν των, ὅπως δημιουργήσουν τὸ 'Κεφάλαιον τῆς Ναυτικῆς Εκπαίδευσεως', διοικούμενον ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἐφοπλιστάς, μὲν τυπονθή, ισως, ἐπροσθῶπων τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργείου καὶ τῶν αὐτερούσικῶν ὄργανων τέταρτων.

Μία μικρά κατά ποντόπορον πλοϊον είσφορά — άνεξαρτήτως σπαίαίς — τριακοσίων λ.χ. λιονών έτησίως, είναι άσκετή νὰ καλύψη λήρως και τάς άρχικάς δαπάνας τῆς συστάσεως τῶν σχολῶν και τάς

μετέπειτα τοισάντας τῆς λειτουργίας των. Πιστεύεται μήπως, ὅτι μεγάλη είναι καὶ δυνατότακτος ἡ εἰσφορά αὐτῆς, δι' ἓνα τόσον βασικὸν ἔντημα ὑπάρχεις τῆς Ναυτιλίας καὶ ὅταν ἐκαποντάδες ἐκαπονταρίουμενοι δόλλαρίων διατίθενται τώρα εἰς ναυπηγήσεις; Θά ύπαρξουν, ὄφες γε, οἱ ἐφοπλισταί, που βάθι ἀφρούν τὴν καταδόλην τῆς εἰσφορᾶς αὐτῆς, ὅταν δοῖ ἀντιμετωπίζουν ἀγωνίαδες τὸ πρόβλημα τῆς ἔξερεως πληρωμάτων καὶ ὅταν γνωσίζουν, ὅτι μία Ναυτιλία τοῦ ὄγκου πλέον καὶ τῶν ὀξειώσεων τῆς ιδικῆς μας, δὲν ἥμπορει νὰ σταθῇ, νὰ ἀντικρύσῃ τοὺς ἀνταγωνιστας της, χωρὶς τὸ κατάλληλον, τὸ καλῶς καπρισμένον ἔμψυχον ὄλικον;

Πρέπει να έχουν ύπηρ όφει των οι έφοπλισταί, ότι μὲ προχειρολογίας καὶ μικροεράνους τὸ ζῆτημα τῆς καταρτίσεως πληρωμάτων, καλῶν καὶ ἀπόδοτικῶν, δὲν ἐπίλυεται. Ἀλλήλες εἰναι, ὅτι αἱ μέχρι τοῦδε δυσχέρειαι παρεκάμψθησάν πάσα ἑκ τῶν ἐνόντων. Τὰ πολλὰ πλοίαι, που ἀπεκτήθησαν κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, κατώθισαν μὲ τοὺς δοκίμους καὶ τοὺς πρωτοπέριους νόθιεραύσουν κατὰ ἔνα τρόπον τὰς ἀνάγκας των. Ἡ θέσις τοῦ τρίτου μηχανικοῦ κατελόφθη ἀπὸ τὸν δόκιμον, τοῦ δευτέρου ἀπὸ τὸν τρίτον, τοῦ πρώτου ἀπὸ τὸν δεύτερον κ.ο.κ., ἐπρόκειτο, ὅμως, περὶ τῶν ἀτμοκινήτων κατὰ κύριον λόγον σκαφῶν. Τώρα τὰ πολλὰ δηξελοκίνητα καὶ τὰ μεγάλα μὲ ἀτμοστροβίλους κινούμενα τάνκερς γίνονται περισσότερα. Τὸ εἰδίκευμένον προσωπικὸν τῆς γεφύρας καὶ τοῦ μηχανοστασίου δὲν δημιουργεῖται ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην. Τὸ δίπλωμα, ὥσπερ τώρα τελευταῖς εὔχερεστατὰ ἀποκτάται ὑπὸ τὴν πείσιον τῆς ἀνάγκης, δὲν εἶναι καὶ ἡ ἀπόδειξης τῆς καλῆς καταρτίσεως ἐνὸς μηχανικοῦ ἡ καὶ ἐνὸς πλοιαρίου. Ἡ σχολὴ, ὡς προκαταρκτικόν, ἔστω, στάδιον τῆς τεχνικῆς μορφώσεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν., εἶναι μία ἀνεγνωρισμένη ἀνάγκη εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας. Πώς δημιουργεῖται τὸ προσδότισμο εἰς τὰς ναυτηγήσεις καὶ ἡ καθυστέοποσις εἰς τὴν κατάστισιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ; Τὴν φορὰν αὐτὴν τὸ πρόβλημα δὲν ἐπίλυεται ἐκ τοῦ προχειρού. Δὲν προκείται ἐξ τῶν ἐνόντων αἱ ἀνάγκαι νὰ ἔξιπτερηθοῦν. Αποφασιστικά χρειάζονται μέτρα πρὸς διασφάλισιν τῆς καλῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων.

Πρέπει νά λάβουν υπ' ὅψι των οί ἐφοπλισταὶ καὶ ἔνα ἄλλο ἐπίσης σοθερὸν ζῆτημα, σχετικὸν μὲ τὴν σημειουμένην ἀνεπάρκειαν τοῦ ἔμψυχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας. Ὑπερχεώθησαν οὗτοι ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων νὰ πληρώσουν εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς μισθούς κατὰ 30—40% ἀνώτερους ἀπό τοὺς διὰ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως συμπεφωνημένους. Οἱ καλοὶ ναῦλοι διὰ τὰ φορτηγά μονὸν ἔπροῦ φορτίου, ὅχι καὶ διὰ τὰ τάκηρες, ἐπιτρέπουν τώρα τὴν τοιστάν καὶ τὰς μισθῶν αὐξήσιν. Διερώτωμεθοῦμες; Τὶ πρόκειται νά συμβῇ μὲ τὸ ηὔημένον αὐτὸν μισθολόγιον, τὸ ἀνώτερον πάσης ἄλλης εὐρωπαϊκῆς ναυτιλίας, ὅταν αὐτοὶ οἱ ναῦλοι καὶ διὰ τὰ τράπταις ὑποκωδισσούν εἰς ἐπίτεδα μηδίλις ἐπιτρέποντα τὴν κίνησιν τῶν πλοίων; Ωτὸν δεχθῶν τὴν περικοπὴν των οἱ ἀξιωματικοί, ἀφοῦ ἡ ἐλλειψις ναυτίλων καὶ μηχανικῶν δὲν ἔχει παύση οὐσιωμένη καὶ ὁ νόμος τῆς ποσοφορᾶς καὶ ζητησεως, ὅστις καὶ τώρα ὑπέχρεών τους ἐφοπλιστάς νὰ δῶσουν τὰ περισσότερα, δὲν

Καὶ ἐνώ περ διαμαρτυρῶνται οἱ ἐφοπλισταί, ὅτι δυσβάστακτον κατέστη καὶ πάλιν τὸ κόστος τοῦ ἐπηνδυσμένου μὲν ἴδικά μας πληρώματα πλοίου, αἱ εὐθύναι εἰς αὐτοὺς τοὺς ιδίους θὰ πρέπει νὰ κατασχούσιν, ἀφοῦ αὐτοὶ ἀπειργάσθησαν διὰ τοῦ παραμερισμοῦ τὸν κερασιάδων σημασίας ζητήματος, τῆς ποσοτικῆς καὶ ποιοτικῆς ἐπαρεις τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ, τὴν δύσκολον, πράγματι, διὰ την Ναυτιλίαν απαστασιν τῆς ἀκρίβειας διαχειρίσεως τῶν πλοιών της, τῆς μειώσεως, ηλαρδοῦ, καὶ πάλιν τῆς συναγωνιστικῆς τῆς ίκανότητος.
Ἐφιστόμεν ὅλως ιδιαιτέρως την προσογήν τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ λου ζητήματος. Πρέπει νὰ κατανοήσουν την ὄμεσον ἀνάγκην τῆς συνοισησίας ἀντιεποτίσεως του. Διατὶ αἱ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις δῶροι καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δὲν ἐπίλαμβάνονται πρωτοβουλίων τοῦ θέματος; Καθ' ήλιας εἶναι τὸ σοδομρώτερον ἔξ οὐλων, που ἀπασχολούν τὴν αυτικήν μας ἐπιχείρησιν.

·Ο ἀντίκτυος

Αὐτή, δύμας, ή ζήτησις ἀξιωματικῶν διὰ τὰ ποντοπόρα σκάφη ἔχει τὸ δυσμενὴ τῆς ἀντίκτυπου καὶ εἰς τὴν παρώκην ἀγχιπλούσσαν ναυτιλίαν. Στερούνται τῆς δυνατότητος νῦν ἔξεύουσιν ικανούς ἀξιωματικούς τὰ ἀκτοπλοϊκά σκάφα. Μηχανικοί καὶ ναυτίλοι δὲν προσέφορταν πλέον πρὸς ἀνάληψιν ὑπερσείσιας ἐπὶ πλοίων τῆς ἀκτοπλοΐας, ἀφοῦ τριπλάσιον σχεδόν καταβάλλεται μισθολόγιον εἰς τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν.

Εις νεοαγωρασθὲν ἐπιβατηγὸν πλοῖον, πρὸ μὲροῶν ἐπανδρωμένην διὰ

μὲν τὴν γέφυραν δὲν ἔνεφανίσθη πρὸς ναυτολόγησιν ὡς τρίτος πλοίος παρὰ εἰς καὶ μόνον προσφάτου λαδῶν τὸ δίπλωμά του, χωρὶς καμίαν προϋπηρεσίαν εἰς τὰ ἀκτοπλοικά σκάφη, διὰ δὲ τὸ μηχανοστάσιον — μηχαναῖ αὐτοστρόβιλοι — προσφέρθησαν δύο αὐτομηχανικοῖ, ἐναντὶ τῶν τεσσάρων που ἔχοιες ζόντο, οἱ πλέον σημειωτέοντες ἀνειδίκευτοι εἰς τοὺς στροβίλους, οἱ πλέον, ασφαλῶς, ἀνεπιθύμητοι διὰ τὰ ποντοπόρα σκάφη.

Καὶ νὰ σκεφθῇ κανεὶς, ὅτι εἰς χεῖρας αὐτῶν τῶν ἀπείσιων, τῶν κρινομένων ὡς ἀκτοπλοΐων, ναυτίλων καὶ μηχανικῶν, ἐπόρκειαν τὸν ἔμπιστευθή ὡς ἐφοπλιστῆς δύο μόνον τὸ πλοίον του, ἀλλὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἑκατοντάδων ἐπιβατῶν, ποὺ δὴ μεταφέρει τοῦτο κατὰ ταξίδιον!

Κίνδυνοι, δηλαδὴ, σοβαρώτεροι ἀνακύπτουν ἀπὸ τὴν Ἑλλειψιν ἀξιωματικῶν, κινδύνοι ἀσφαλείας τῶν ἀκτοπλοικῶν σκαφῶν. Σημειούται σχετικῶς ἡ περίπτωσις ἐφοπλιστοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, ἀντιμετωπίζοντος τὴν ἀνάγκην νὰ ζητησῃ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τὴν ἀδειαν προσλήψιος ἔνων μηχανικῶν ἢ παραχωρήσεως ὥριο τὸ Ναυτικὸν Ἐπιτελείον ἀξιωματικῶν ἑπτὰ τῶν ἐν ἔνεγρεια τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδιῶν ἐφιστῶμεν καὶ ἐπὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ. Δεν εἶναι ἀμοιρον ἐνδιφέροντος, ἀφοῦ τὸ σύνολον ἐγκυρωμένων κινδύνους διὰ τὴν ἀσφαλείαν τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ, ἡ Ἑλλειψις καταλήλου προσωπικοῦ τῶν πλοίων.

Τὰ κεφάλαια τοῦ N.A.T.

Ὑπερβαίνουν τὰς ὁκτακοσίας χιλιάδας λιρῶν Ἀγγλίας αἱ καταθέσεις τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου εἰς τὴν Barclay's Bank τοῦ Λονδίνου καὶ πλησίασσον τὸν ἐν καὶ μησὶ ἑκατομμύριον δολαρίων τὰ διοικεύσιμα εἰς ἀμερικανικάς Τραπέζας. Ἐπὶ πλέον ὑπολογίζεται, ὅτι κατὰ μῆνα εἰσπράττονται ἀπὸ εἰσφορᾶς εἰς συνάλλαγμα τεσσαράκοντα χιλιάδας λιρῶν καὶ τεροφάκοντα πέντε χιλιάδας δολαρίων.

Ολοὶ αὐτὰ τὰ κεφάλαια πρέπει νὰ καταστοῦν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς πλήρους κατασφάλισέως τῶν, περισσότερον ἀποδοτικά. Ὁ τόκος τῶν Τραπέζων εἰναι ἐλάχιστος, ἐνῷ δὲ ἡτο δυνατὸν νὰ συναφθοῦν μακροπρόθεσμα δάνεια εἰπὸτε πρότη ὑπόθηκα πλοίον νεοτεύκτων, μεγάλης ἀξίας, μὲ τόκον τοιπλάσιον του καταβαλλομένου ὥριο τὰς Τραπέζας.

Δεν βλέπουμε τὸν λόγον, δῆστις ὑποχρεώνει τὴν διοίκησιν τοῦ NAT νὰ κρατῇ λιμνάζοντα εἰς τὰς Τραπέζας τόσα κεφάλαια, ἐνῷ ἔχομεν ποὺ νὰ τὰ ποπθεῖσμαν ἀπόδοτικώτατα δι᾽ αὐτὸ τὸ Ταμείον, βάσει τῶν ποθοδέψεων τοῦ τελευταίου περὶ τοῦ Ν.Α.Τ. νόμου.

Αἱ ἐν τῶν οὕτω συναπτομένων δανείων ποκύπτουσαι διαφοροὶ τόκων εἰναι ἀξιόλογοι, ἐκ πασολήπου, ὄμως, ἐπιτυχάνουμεν τὴν ὑψωσιν τῆς Κυανολευκοῦ ἐπὶ νεοτεύκτων σκαφῶν καὶ τὴν καταβολὴν εἰσφορῶν διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων των, αἱ ὄποιαι ἄλλως δὲν θὰ εἰσεποάττοντο. Χωρὶς τὴν διευκόλυνσιν τοῦ δανείου ποὺ διαφιάλλομεν, δὲν τὰ σκάφη αὐτὰ δὴ ἐγενάραφον τὸ ἀλλοπλόγιον.

Ἄλλα διατὶ νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; Ἀνησυχούμενοι διὰ τὴν τύχην τῶν κεφαλαιῶν τοῦ Ταμείου, ἐφόσον παραμένουν εἰς τὰ ταμεῖα τῶν Τραπέζων. Ἀνησυχούμενοι, ἔχοντες ύπ' ὄψιν μας τὸ πασελθόν. Πέτοσαν σκανδάλους πατελοῦν τὰ χρήματα αὐτά. Πρὸ τίνος αὐτοῦ ὑπουργός εἰς τῶν ἀσυνδιετέρων ὑπεδείκνυε τὴν χρηματοποίησιν τῶν κεφαλαίων τοῦ N.A.T. διὰ τὴν ἀνέγερσιν ξενοδοχείων τουριστικῶν. Ἀλλος πρὸς στιγμὴν ἐκσέφεται νὰ διατεθοῦν διὰ τὴν ἀνοικοδόμησιν τοῦ Βόλου! Δὲν ἀποκλείεται πίστις ἡ μεράν νὰ τὰ ἴδωμεν δραχμοποιούμενα καὶ ἀναλισκόμενα εἰς σκοποὺς ἀλλοτρίους πόρος τὰ θαλάσσια ἔργα.

Ἡ σωφροσύνη, συνεπῶς, τὸ συμφέρον τοῦ Ταμείου ἐπιβάλλει νὰ διατεθοῦν τὰ ταχύτερον τὰ κεφάλαια τοῦ N.A.T. εἰς ναυτοδάνειαν. Ἄν υπάρχουν ἐφοπλισταὶ νεοτεύκτων σκαφῶν νὰ τὰ θέλουν, ὑπὸ δρός καταποδίζοντας τὴν ἀπόδοσην τοῦ έξόδησιν, δὲν πρέπει νὰ μᾶς διαφύγῃ ἡ ἔυκαιρια. Ἀπωταχὴ ἀκοινῶδη τῆς Οἰκονομικῆς ἐνγύιανσεως τοῦ Ταμείου τῶν ἀπομάχων δὲν εἶναι ἡ καλὴ τοποθέτησις τῶν ἀποθεματικῶν τῶν κεφαλαιῶν. Μετ' αὐτὴν ἔχοται ἡ ἐκκαθαρίσιας τῶν συνταξιδιοτήκων πινάκων, ἡ εἰσπράξις τῶν καθιστεούμενων, ἐκ πασολήπου δὲ ἡ ἀσφάλισις τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπόπετούντων. Ἄν αὐτὰς τὰς κατεύθυνσεις ἐπιμόνως ἀκολουθήσουν ἡ νέα διοίκησις τοῦ N.A.T., δὲν θὰ χρειασθῇ ποὺ δύος χρόνους διὰ νὰ ἴδωμεν ἐπιτελουμένην τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ιδρύματος τῶν ναυτικῶν μας.

Τὸ καθῆκον τοῦ Κράτους

Δὲν θέλουν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Ολύμπια» νὰ δισκανονίσουν τὰ δρυμολόγια τοῦ προσεχοῦ ἔτους κατὰ τούτον ὥστε νὰ ἀποφεύγωμεν τοῖς συναναχωρήσεις μὲ τὸ συμβατικὸν «Βασιλίσσα Φρειδερίκη». Αἱ δικαιολογίαι τὰς ὄποιας ποσοδάλλους διὰ τῆς τελευταίας ἀνακοινωσεώς των, δὲν ἡμποροῦν νὰ καλύψουν τὸν ἀπότερον σκοπὸν τῶν συναναχωρήσεων αὐτῶν: Δὲν εἶναι ἀλλος παρά ὁ συναγωνισμός.

Ἀφοῦ, χάρις εἰς τὰ ἰδιά των σκαφάματα, εἰδον οἱ κύριοι τῆς «Γκρήκ Λαίνα» τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» ἀναλαμβάνον τὴν συμβατικὴν γαστρί, αὐτοπατῶνται τῶρα πιστεύοντες, ὅτι διὰ τοῦ συναγωνισμοῦ θὰ ὑποχρεώσουν τοὺς κληρονόμους τοῦ ἔργου τοῦ ἀειμήνου Εὐγενίδην νὰ ἐγκαταστείουν τὴν προσπάθειαν, τὴν ὄποιας ἔκεινος ἀνεδέχθη καὶ διὰ τὴν ὄποιαν ἀφίερωσε τὰς τελευταίας ἡμέρας τῆς ζωῆς του.

Θὰ γελασθοῦν καὶ πάλιν εἰς τοὺς ὑπόλογισμούς των. Τὸ μόνον ποὺ θὰ προκύψῃ ἀποτέλεσμα ἀπὸ τὸν τραχὺν αὐτὸν συναγωνισμόν, θὰ είναι αἱ ζημιαὶ ἀμφοτέρων τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὸ κέρδος τῶν ἵτοικων ὑπερωκανίων. Τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» δὲν πρόσκειται — ὅπως κατηγοριματικῶς δηλώνει ἡ «Ἐθνικὴ Ελληνικὴ Γραμμή Ἀμερικῆς» — νὰ ποστῆ τῶν δισ το 1955 δρομολογίων του, τῶν απὸ μηνὸν ἡδη καθορισθέντων. Ή Γκρήκ Λαίνη ἐπίσης ἔχομεν τὸσον όψιμως τῆς δεκαπενταετούς παραδόσεως εἰς τὴν γραμμὴν Ν. «Υόρκης, παραδόσεως ὅμως τὴν ὅποιαν ἡγονήσαντος ὅταν τὸ «Ολύμπια» ἐδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Βορείου Θαλάσσης, κατηγοριματικῶς δηλώνει, ὅτι δὲν εἰνε διατεθειμένη νὰ ἀλλάξῃ τὰ δρομολογία της. Αἱ συναναχωρήσεις συνεπώς θὰ συνεχισθοῦν, διὰ νὰ ἔχουν τὰ ἵτοικα ὑπερωκαένια τὴν ἀνεσιν, δρομολογούμενα εἰς ἡμερομηνίας ἀφισταμένας τῶν δύο συναγωνισμούν περισσότερων καταστάσιαν. Τὸ Κράτος εἶχε τὸ καθῆκον, ὅπως καὶ τὸ δικαίωμα νὰ παρέμηνε καὶ νὰ ἀξιώσῃ τὴν διαρουθυμήσιν τῶν δρομολογίων τῶν δύο περισσότερων καταστάσιαν, κατά τρόπον ἀποδοτικώτερον ὑπὲρ τῆς τουριστικῆς μας προσπαθείας καὶ τῆς καλῆς τῆς υπερωκαντικῆς γραμμῆς Φρειδερίκη» η τοῦ «Ολύμπια».

Κακῶς, κάκιστα πιστεύουν οἱ πλοιοκτῆται τοῦ «Ολύμπια», ὅτι ἀναφαίρετον δικαίωμά των εἰναι ἡ ἀσύνδοτος ἐκμετάλλευσις τοῦ σκάφους των εἰς τὴν γραμμὴν Ελλάδας — Βορ. Ἀμερικῆς, διότι τοῦ φέρει τὴν ἔνην σημαίαν. Τὸ Κράτος εἶχε τὸ καθῆκον, ὅπως καὶ τὸ δικαίωμα νὰ παρέμηνε καὶ νὰ ἀξιώσῃ τὴν διαρουθυμήσιν τῶν δρομολογίων τῶν δύο περισσότερων καταστάσιαν, κατά τρόπον ἀποδοτικώτερον ὑπὲρ τῆς τουριστικῆς γραμμῆς Φρειδερίκη» η τοῦ «Ολύμπια».

Ἡ πείσμων ἀντίληψις τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Ολύμπια», ὅτι κατεπιθήσαν τὰ ἱδιαίστα τὰ σύντομά διὰ τῆς συμβατικῆς ἀναληφεώς τῆς γραμμῆς ἀπὸ μέρους τοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» καθίσταται ἡδη ἐπιζημία εἰς οὐσιώδην τοῦ Τόπου μας συμφέροντα. «Ἄν ο. κ. Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κωλύεται αὐτήν ἀκριδίως τὴν ζημίαν νὰ ὑποδείξῃ εἰς τὴν Γκρήκ Λαίναν, ἀν ἐμφανίζεται δῆθε πιστεύων, ὅτι πρόσκειται περὶ ξένου πλοίου διὰ τὸ παρεμβατικόν, ἃς ἀναλάβη καποίος, ἄλλος κυβερνητικός παραγών — ὁ κ. Ράλλης π. χ. — νὰ ἀσκήσῃ τὴν οἰνα, ἔχει πράγματι ἀρμοδιότητα, νὰ ὑποδείξῃ, δηλαδὴ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας τοῦ «Ολύμπια», ὅτι ζημιώνει, ὅπωσδηποτε δὲν ὠφελεῖ, τὴν Οἰκονομίαν μας ὁ συναγωνισμός αὐτός, ὁ πρωτογόνως τραχύς, ὅσον καὶ πρωτοφανής, μεταξὺ δύο εἰδηπτηρίων τῶν διόπτηρων καταστάσεων τοῦ πασοκολούθουντας καὶ τὰ πασασκήνια τῆς ὑποθέσεως.

Καὶ εἴναι αἱ αὐτηποταὶ ὑπόδειξεις τῆς Κυβερνήσεως δὲν ισχύουσιν, ἔχει τὸ Κράτος — ἀν τὸ θελήσῃ — εἰς τὴν διάθεσιν του ὅλα τὰ μέσα νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ὄρθην λύσιν, δταν αὐτὴν ὑπαγορεύεται ἀπὸ τὸ δίκαιον καὶ τὴν γενικήσεων συμφέροντος τοῦ Τόπου μας. Τὸ γεγονός τῆς ζημίας σημαίας τοῦ «Ολύμπια» δὲν εὐσταθεῖ διὰ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα, τοὺς πασασκήνια τῆς ὑποθέσεως.

Εἰς ποάγματι, πρτήν, κειμένην ἐντὸς τῆς ζημιώσεως δὲν ισχύει τὸ Κράτος — ἀν τὸ θελήσῃ — εἰς τὴν διάθεσιν του ὅλα τὰ μέσα νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ὄρθην λύσιν, δταν αὐτὴν ὑπαγορεύεται ἀπὸ τὸ δίκαιον τοῦ γενικῆς ήμέρας Οἰκονομίας, καθήκον του ήτο νὰ ἐκδόῃ, ὡς ποώτην διοικητικήν ποάγματι, ἔναν ἀνακοινωθεῖν διὰ τοῦ ὅποιού του θὰ κατελόγιζε τὰς εἰδύνων, ἔκει πράγματι ἀνόνκην. Θὰ ἀπεκαλύψτετο τὸ θέματος τῶν πράξεων καὶ τὸ Κοινὴ Γνώμη, τὸ μέγα αὐτὸ κριτήριον τῶν πράξεων τῆς Γκρήκ Λαίνη.

Ἐν συνεχείᾳ θὰ εἴπονται καὶ τὰ πειθαναγκαστικὰ μέτρα, ἀν ἔχειαντος. Ο. κ. Υπουργὸς ἐμφανίζεται, ὅτι τὰ ἀγνοεῖ. Εν καιωδῷ ἀναλάβωνεν νὰ τοῦ τὰ ὑπόδειξωμεν, δταν καὶ πιστεύεται.

«Πωαδήποτε ἡ κατάστασις αὐτὴ τῶν συναναχωρήσεων τῶν δύο υπερωκαεών πρέπει νὰ καλήη. Πρέπει, ποὺ διαστολής, ἀπό τὸ συμφέρον τοῦ πασοκολούθουντας τῶν δρομολογίων τῶν δύο συναγωνισμούν, δταν ἀφίστανται τὰ σημεῖα τῆς έκπτησης τῆς έθνικῆς ήμέρας Οἰκονομίας, καθήκον του ήτο νὰ ἐκδόῃ, ὡς ποώτην διοικητικήν ποάγματι, ἔναν ἀνακοινωθεῖν διὰ τοῦ ὅποιού του θὰ κατελόγιζε τὰς εἰδύνων, ἔκει πράγματι ἀνόνκην. Θὰ ἀπεκαλύψτετο τὸ θέματος τῶν πράξεων τῆς Γκρήκ Λαίνη.

«Η νέα ἐπίθεσις τῆς «Διεθνοῦς Μεταφορῶν»

Μᾶς ἐμβάλλει εἰς ἀνησυχίας τὸ ἐνδιαφέρον, ὅπερ ὅποιος τίνος καὶ πάλιν ἐπιτεικνύει ἡ «Διεθνής τῶν Μεταφορῶν» διὰ τὴν σύμπτην συνδικαλιστικής ὄργανωσεως τῶν ναυτικῶν — τὸ πλεῖστον «Ελλήνων — τῶν πρεπετούντων ἐπὶ πλοίων τῶν ἀσύδοτων σημαῖων. Τὰ συμφέροντα ἀσφαλῶν ξένων τίνων ἐφοπλιστικῶν κύκλων θὰ πρόσκειται νὰ ἐξυπηρετηθοῦν, διότι αὐτοὶ ἔχουν ἄμεσον συμφέρον, ὅπως διὰ τῆς ὑπὸ στασίων δύογανωσεως καὶ τῶν ἀξιώσεων ποὺ θὰ ποσούλη, καταστῆσουν τὰ λιθεριανὰ καὶ τὰ πανασικά πλοία ἀκριβώτερα εἰς τὴν διαχείσιν ταὶ καὶ συνεπῶς ὀλιγώτερον μαγαρικά.

Οὕτω εἰς τὴν Νέαν Υόρκην ὁ ἔκει ἐκπρόσωπος τῆς «Διεθνοῦς τῶν

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON-WASHINGTON-ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO.

BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:
GEORGE CARRAS INC.

17 State St.—NEW YORK N.Y.

Cables: CARRASBRO

Μεταφορών» ήνωξε πρό τινος γραφείον «προστασίας των πληρωμάτων των των έν λόγω πλοιών. Θα έπιδιαχθή, κατά σχετική άνακοινώσιν ή αύξησης του μισθωτικού μέχρι του κρατούντος έπιπτεδον είς τάς κυριωτέρας ναυτικάς χώρας (την «Αγγλίαν») και ή έφαρμογή των όρων έργασίας, άσφαλσεως και ένδιαιτησεως, υπό τους όποιους ναυτολογούνται τα πληρωμάτων των ξένων μεγάλων ναυτιλιών.

Όσον καὶ ἀνάρρησια είναι, καθ' ίμας, η «Διεθνής των Μεταφορών» νά έπιζητηση την έφαρμογήν των άνωτέρω έπιδιωξεων, δέν τάς θεωρούμεν και περαλόγους. Αρμοδιωτέρα θα ήτο διά την έλληνικην περιπτωσίαν ή παρ' ίμιν «Πανελλήνιος Ναυτικής Ομοσπονδίας», ή άντιπρωτευτική των ναυτικών μας όργανων. Αυτή θα έπρεπε νά αναλάβη την παρακολούθησην των συνθηκών έργασίας και διαβιώσεων των έλληνικων πληρωμάτων επί των ξένων πλοιών. Πάντως οισοδήποτε έλεγχος διά το μισθωτικόν και την ένδιαιτησην των πληρωμάτων επί των έλληνικής ιδιοκτησίας ξένων πλοιών δέν πρόκειται νά αποδώσῃ τι τό έπιθερυντικόν είς βάρος της πλοιοκτησίας. Ωι επί των ξένων πλοιών έργασόν μας απειδούνται καλώς, περισσότερον από τους «Αγγλίους συναδέλφους των, βάσεις των έλληνικών κανονισμών ύπηρεσίας έργασόνται και ένδιαιτώνται όπως και είς τα ύπό έλληνικήν σημαίαν πλοιά.

Η περικοπή, ίμως, των δηλώσεων τού άντιπροσώπου της «Διεθνούς των Μεταφορών» είς την Νέαν Υόρκην, ή ύποδεικνύουσα τό ζωηρὸν ένδιαφέρον των κυριωτέρων, ναυτικών χωρών, τών όποιων τό σκάφη «ψιστανταί τόν συναγωνισμόν τών άσυδότων σημαῖων» μάζης έπιτρεπε νά συναγάγωμεν και τό συμπέρασμα, ίμως ουνούσιανται και ένεν συμφέροντα ύποδάλπουν δόλην αύτην την κίνησιν διά την συνδικαλιστικήν ζηγάνωσιν των πληρωμάτων. «Αν, πράγματι, ή όργανών μας συμπήρωθη, και τόν πλειάδη τους έπει των λιβεριανών και των παναμαϊκών πλοιών έργαζομένους, υπό την αιγίδα της «Διεθνούς των Μεταφορών», θα πρέπει νά περιμέωμεν ανταράχας είς τά πλοιά και εκδιαστικάς ένεργειας, αίτινες θα προκινθυγεύσουν τό πλεονέκτημα της άπολυτου έλευθερίας, διερε τώρα έχεις υπέρ αύτου ή έφοτλισμος των λιβεριανών και των παναμαϊκών σκαφών. Αύτη ή δηλωσις, ίμως έπιδιαχθή ή σύναψις συλλογικών συμβάσεων, πολλό ύπονοει. Δέν είναι ήπηλημένη της ιδιοτελείας αι έπιδιωξις αύται της «Διεθνούς των Μεταφορών» και δέν νομίζομεν, όπι πρέπει να παρέλθουν άπαραστητοι και από μέρους τών έφοτλιστων και αύτων των ίγιων σκεπτομένων Έλληνων ναυτικών. Ή έχαγγελλομένη και πάλι απέκλη τον «κρυπούκατά» είς τους διαφόρους λιμένας των πλοιών, τών όποιων οι έφοτλιστοι θα πορημποδίζον ώπωσδήποτε την προσχώρησιν των πληρωμάτων των είς την ζέναν έργανωσιν, άποκαλύπτει άκριδών τους ήπωτέρους σκοπούς της «Διεθνούς των Μεταφορών».

Τό τρόπαιον τών έφοτλιστων των λιβεριανών και παναμαϊκών πλοιών ούκ έται καθεύδειν τους «Αγγλους, τούς Νορθγρίους και τούς άλλους ξένους συναδέλφους των. Ή σταθερώς αύξανομένη χωρητικότης των τείνει νά έκτοπιση τά πλοιά των άλλων σημαίων και άσθροι παραγγελίαι νέων πλοιών καταδεικνύουν τόν κίνδυνον. Θα έπρεπε ή άναπτυξις αύτη νά σταματήση και ώς μέσον έπελέγη ή έργατικός παράγων.

Είς την κίνησιν αύτην πρέπει, νομίζομεν, νά άντιδράστη ή Π.Ν.Ο. διά των είς την ξένην άντιπροσώπων της, όπως καὶ οι ένδιαιφέρομενοι «Έλληνες έφοτλιστοι. Μέσον θετικής άντιδράσεως θα ήτο ή σύναψις συλλογικής συμβάσεως, παρομοίας πρός την ισχύουσαν διά τά έλληνικά πλοιά μεταξύ τών άνδιαιφέρομενών έφοτλιστων και τής Πανελλήνιου Ναυτικής Ομοσπονδίας διά τά έλληνικά πληρωμάτων.

Διτί νά μη γίνουν αι κατάλληλοι διαπραγματεύσεις; Συμφέρον δλων είναι ή έκκαθαρίσις μιάς καταστάσεως, την όποιαν οι ξένοι έκμεταλλεύονται διά νά ύπονομευσουν την έλληνικήν έφοτλιστικήν προσπάθειαν.

Δέν ύπεραμνόμεθα τών λιβεριανών και τών παναμαϊκών πλοιών, άλλα τών έλληνικών ναυτιλιακών συμφέροντων, τά όποιαν καλύπτονται προσωρινώς, όπως τάς σημαίας της Λιβερίας και του Παναμά.

Τό άνοικειον παζάρευμα

Η εισελάσσασα είς τόν «Οίκον τού Ναύτου» έξ Εύδοιας έπιδρομή ήρχισε νά προσδιαμένων μορφή άπειλητηκή, έπιζημίαν και διά τά πλοια. Από έδδομάδων ήδη τά ναυτικά γραφεία τού Πειραιών, όσα άσχολούνται με τήν έπιλογην και τήν άποστολην πληρωμάτων διά ναυπτηρούμενα και νεοαγοραζόμενα σκάφη, είναι και πάλι άναστατα. Τό Γραφείον Εύρσεων Ναυτικής Έργασίας (Γ.Ε.Ν.Ε.) δέν στέργει νά θεωρητη τών καταλόγους τών άποστολών, άν δέν δεχθούν οι πλοιοκτήται τήν πρόσληψην και ώριμον άριθμον έξ Εύδοιας λευκοφύλλαδιτών, προσπάθειαν τους τού.

Ο καθείς, βεβαίως, άντιλαμβάνεται τάς λογικάς άντιδράσεις, αίτινες ήγέρθησαν από την άξιωσιν αύτην, τήν προσλαμβάνονταν μορφή έκδισμου. Κινδυνεύουν τά πλοια και τά πληρωμάτων των νά καταστούν άντικείμενον άνοικειού παζαρευμάτος μεταξύ ύπουργού — διά τού άργανου του Διοικητού τού Γ.Ε.Ν.Ε. — και τών πλοιοκτη-

τών. «Ινα, δηλαδή, έπιτραπή ή ναυτολόγησις ώριμον άριθμον δοκίμων και ναυτοπαίδων, έκ ναυτικών περιφερειών προερχομένων, τής άπολοτου έπιλογης του έφοτλιστού, θα πρέπει ούτος ή ό αντιπρόσωπος του νά δεχθή, έστω και ώς υπεραριθμός, δύο ή τρεις τού κ. Υπουργόν, άγνωστου προελεύσεως, βοσκούς ή γεωργούς, νεαρούς ή και προβεηκότας τήν ήλικιαν, πιστεύοντας, άσφαλώς, ίτι ή θαλασσασα άποτελει ευκόλον μεσόν βιοπορισμού διά τούς άγνωστους τών πικριῶν και τού μόχου τού ναυτικού έπαγγέλματος χερσαίους. Ισως άκομη νά πιστεύουν, ίτι ώς κομματικοί φίλοι τού κ. Υπουργού τής Ναυτιλίας έχουν και κάποιον δικαίωμα άργομισθίας έτι αυτής, ώστα ή ναυτική έπιχειρησιας νά είναι τή Έλληνικον Δημοσιον.

Διαμαρτυρίαι φυσικά έντονοι διετυπώθησαν πρός τούς προσταμένους τών άρμοδίων υπηρεσίων και τόν κ. Υπουργόν προσωπικώς διά τάς ζημιάς, τάς όποιας ή άξιωσις του αύτη προκαλεί είς τά πλοια. Έχουμε πράγματι ύψιν μας τήν περίπτωσιν άποστολής πληρώματος πρός παραλαβήν ένος τάντερ «T.2», καθ' ήν ή έντευθεν άποστολή καθυστέρησεν επί 48ωρον, με ζημιάν 500 λιρών διά τούς πλοιοκτήτας, διότι έπαζοσεύτε με τόν Διοικητήν τού Γ.Ε.Ν.Ε. ή άριθμός τών έξ Εύδοιας έπιδρομέων, οίτινες θα μετείχον τής.

Η οικτρά αύτη κατάστασις, ή άπειλούσα νά μεταβάλη και τήν Ναυτιλίαν είς κομματικον φέύδον τού κ. Υπουργού, δέν συμφέρει, βεβαίως, νά συνεχισθή. Οι έφοτλισται διεμαρτυρήσαν ήδη διά τάς άσκουμένας κατ' αύτων πιέσεις. «Αν, ίμως, αι διαμαρτυρίαι των δέν είσακουμούν θα πρέπει νά φύσουν αυται είς τά άνωτερα κυβερνητικά έπιτεδα. Ο Στρατάρχης άσθενει, διά τού κ. Άλεστα, ίμως, παρακολουθεῖ τά τεκτανόνεμοιν είς τό ύπουργειον τής Ναυτιλίας. Πρός αύτον ής άπειλυθυνθούν οι έφοτλισται και οι έδω άντιπρόσωποι των. Είναι ή δευτέρα φορά που άπειληράθη ή έκ Κύμης κ. Υπουργός νά μεταβάλη τά πλοια είς κέντρα άργομισθίας. Τήν πρώτη φοράν, άρρωδησας πρό τών διαμαρτυρίων και τής άπειλης, ίτι ήδη ένημερωθή ο Στρατάρχης, ύπεχησε προ την πρωθυπουργικού γραφείου. θα παύση ή κ. Υπουργός πιέζον τόν Διοικητήν τού Γ.Ε.Ν.Ε. διά νά προβάλη τάς άξιωσεις περί ναυτολογήσεων τών έξ Εύδοιας έπιδρομέων.

* * *

Εις τόν κ. Διευθυντήν τού Γραφείου Ναυτικής Έργασίας, έπιμενοντα τά έπιβάλη τούς λευκοφύλλαδίτας προστατευμένους τού κ. Υπουργού κατά μίαν άποστολήν πληρώματος πρός παραλαβήν νεογρασθέντος ύπο ένενην σημαίαν Φορτηγού, ή διαμαρτυρόμενος διά τήν άνοικειον αύτην παρέμβασιν τού Γ.Ε.Ν.Ε. είς τήν έπιλογήν τού πληρώματος έφοτλιστής προέβη είς τήν έξης άρθροτάτην παρατηρησιν: «Μέτοχος με τό ονόμα Βογιατζής δέν συγκαταλέγεται μεταξύ τών πλοιοκτήτων. Απορώ συμεπών ποιον δικαιώματος ποιείται χρηστον ή κ. Υπουργός διά νά προβάλη τήν άξιωσιν τής προσλήψεων τών έδικης του έπιλογης λευκοφύλλαδιτών ήπιτης σκάφους, ένενου παντελών και λογια σημαίας πρός τάς άρμοδιότητας ή και τά δικαιώματα τού κ. Υπουργού».

Η έκπαίδευσις τών θαλαμηπόλων

Η προσπάθεια διά τήν μετεκπαίδευσιν τών θαλαμηπόλων, ή όποιας ήρχισε πρό την περίπου ύπο καλούν οίνους και με θερμήν την συμπαράστασιν κράτους και έφοτλιστών, φάνεται, ίτι τελικώς δέν πρόκειται νά άποδώσῃ τά προσδοκώμενα άποτελέσματα. «Ηδη και μετά τόν τερματισμούν τών δύο έκπαίδευτικών περιόδων τής ήδρυσης σχολής θαλαμηπόλων, κατά τήν διάρκειαν τών όποιων δλίγοι μόνον θαλαμηπόλοι έξπαιδευθησαν, θεωρεῖται, ίτι αύτη ήδη συναντήση δυσχερείας προκειμένου νά λειτουργήσῃ και διά τρίτην περίοδον, έλλειψει μαθητών!!

Δέν είναι τόν παρόντος, βεβαίως, νά έξετασθη ποιος περισσότερον ή ποιος ήλιγάτερον εύθυνται διά την άποτελεσμάτων τής θαλαμηπόλων, βεβαίως, ή έξετασθη ποιος περισσότερον ή ποιος ήλιγάτερον ασυγχώρωτον άπροθυμίαν και αι έπιχειρησιεις τών έπιβατηγών πλοιών περιώσιμην κατανόησιν είς τήν καταδηληθείσαν προσπάθειαν διά τήν άνοδον τής έπαγγελματικής στάθμης ένος κλάδου, διότι σημαντικον ρόλον θα διοδηματίση είς τήν άναπτυξή τής έπιβατηγού μας ναυτιλίας και είς τήν καθόλου τουγιστικήν έξελιξιν τής χώρας μας.

Περισσότερον άπο κάθε άλλην φοράν, έχουμε τώρα μεγάλην, μεγίστην άναγκην άπο κάριστα κατηρτισμένους θαλαμηπόλων. Εφ' ούσον διαβέτομεν δύο ύπερωκεάνιας είς τήν γραμμήν τού Ατλαντικού, έφ' ούσον καθημερινάς ή στόλος τών μεσογειακών και άκτοπλοικών μας σκαφών αύξανει και έφόσον συνεχώς διογκούται τό ρεύμα τών διάθαλασσης άφικνουμένων είς τήν χώραν μας περιηγητών, τό καλόν έπιβατηγόν σκάφος, με τό καλόν πλήρωμα μας χρειάζεται ής προσπάθειας.

Τό προσωπικόν, άτυχως, τό όποιον διαβέτουν τά πλοιά μας διά τήν περιποίησιν τού έπιβατου πόρων άπτεχει άπο τού νά είναι είς θέσιν νά παρέχη είς αύτον τήν ποώτην καλήν έλληνικήν έντυπωσιν. Αντιθέτως, μάλιστα, δέν είναι ήλιγοι αι περιπτώσεις κατά τάς

**PORT SUDAN
MARITIME AND FORWARDING AGENCY**
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
INSURANCE FORWARDING & WAREHOUSING
Cables: "MARITIME,"
Address: P.O. Box 306

ποίας ή άδειξιότης και ή άπροθυμίας ένίνων θαλαμηπόλων δυσαρέστους έντυπωσίες προκαλούν εις τὸν ξένον, ὅστις ἔρχεται νὰ μᾶς ἐπισκεφθῇ. Σχετικῶς, μᾶς μετεδόθη τελευταίως τὸ ὄκολουθον χαρακτηριστικὸν περιστατικόν:

'Επιβάτης μιᾶς μεγάλης ἑλληνικῆς μονάδος, ἐπιβιβασθεὶς εἰς τὴν Νεάπολιν διὰ νὰ κατευθυνθῇ εἰς τὸν Πειραιά, ευθὺς ὡς ἐγκατεστάθη εἰς τὸ διαμέρισμά του ἔζητησεν ἀπὸ τὸν θαλαμηπόλον ὑπηρεσίας ὅπως τοῦ σερβίρη ἔνος καφέ, ὅπως τοῦ σιδερώση τὸ βραδύνον του ἔνδυμα καὶ ὅπως μεσολαβήσῃ διὰ νὰ ἐπικοινωνήσῃ μὲ γνωστὴν συνεπιβάτιδά του. Εἰς τὰς τοεῖς αὐτὰς ἐπιθυμίας του ἐπιβάτους ὁ θαλαμηπόλος ἀπήντησε μὲ ἴσαρθμους, ὀλλεπαλλήλους καὶ ἀπροσχηματιστους ὀρνήσεις: «Δέν σερβίρεται καφές εἰς τὴν καμπίνα», «δέν σιδερώνους τέτοιας ὥρα εἰς τὸ πλοίον» καὶ «δέν είνε εύκολον νὰ εύρεθῇ ἢ ἐπιβάτις!». Εἶναι περιττὸν νὰ ἀνοφέρωμεν, ὅτι ἀπερχόμενος ὁ κακός αὐτὸς θαλαμηπόλος ἐφόντησε νὰ «βροντήσῃ» ἀπερέστατα τὴν θύραν κατὰ πρόσωπον τοῦ ἀνασύρθη ἐπιβάτου.

Διὰ νὰ ἀπόκτησουμεν, λοιπόν, θαλαμηπόλους, οἱ ὅποιοι δὲν θὰ διασύρουν κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν τὸν πολιτισμὸν μας καὶ δὲν θὰ ἔκδικουν — διότι πράγματι τὸν ἔκδικον — τὸν ἐπιβάτον ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸν πλοίον, πρέπει νὰ συνεχίσωμεν νὰ καταδάλλωμεν συντόνους προσπαθείας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς μετεκπατιδεύσεως τῶν πλαισίων θαλαμηπόλων καὶ τῆς δημιουργίας γένους καταλλήλου προσωπικού διὰ τὴν περιποίησην τοῦ ἐπιβάτου εἰς τὸ ἑλληνικὸν πλοίον. Ή σοχοῦ, ἀποτέλουσα πάντοτε μίαν καλὴν ἀρχήν, θὰ πρέπει πάστη θυσίᾳ νὰ διατηρηθῇ ἐν λειτουργίᾳ, ἔστω καὶ ἀν. χρειασθῇ οἱ ἐκπαιδευόμενοι νὰ ὀδηγηθοῦν μέχρι τῶν θρανίων τῆς ὑποχρεωτικῆς καὶ παρὰ τὴν θέλησιν τῶν.

«Η ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ ἐπαγγελματικοῦ αὐτοῦ κλάδου ἀποτελεῖ ἔνα εὑρύτερον θέμα, τὸ ὅποιον ἀμέσως ἐνδιαφέρει τὸ ἑθνικὸν πλοίον καὶ τὸν ἑλληνικὸν τουρισμὸν.

Υπερήφανος διὰ τὸ ἔργον του

«Οταν, μετέ τινας ἡμέας, ἀναλάβουν τὰ τακτικὰ τῶν δρομολόγια καὶ τὰ δύο νεοαγορασθέντα ἀκτοπλοϊκὰ «Φρόνη» καὶ «Φίλιππος», ἐπτά σκάφη θὰ ἀναναρωθοῦν κατὰ Σάββατον διὰ τὴν Σύρον καὶ τὴν Τήνον. Ο πληθωρισμὸς ἐπίσης θὰ είναι τόσον πυκνὸς εἰς τὴν γραμμὴν Χίου-Μυτιλήνης, ώστε νὰ διαβιβέται ἡ ἐκτέλεσις δρομολογιῶν δις τῆς ἡμέρας, πρῶτην καὶ ἀπόγευμα. Εἰς τὴν γραμμὴν ἐπίσης Βρινθόσιου ὁ συναγωνισμὸς ἔχει ἔξιχθη εἰς τοιουτον σημείον, ώστε οἱ ἑκεὶ πράκτορες μιᾶς τῶν συναγωνιζομένων ἐταιριῶν νὰ λά-
δουν τὴν ἐντολήν νὰ δέχωνται δ ὡραῖαν τὸν ἐπιβάτας!

Κατὰ τὴν περιστήνθη θερινὴν περίοδον τοίας ἐπιβατηγά σκάφη — τὸ «Δελφίνι», τὸ «Αἴγανον» καὶ τὸ «Κυκλάδες» — δὲν ἔχετέλουν τακτικὰ δρομολόγια. Τὰ δύο πρῶτα ἡσάενα ἀπόσχοδλημένα εἰς περιηγητικοὺς πλόας καὶ τὸ τρίτον μετεκευάζετο εἰς τὴν Γερομαίαν. Ἐφέτος καὶ τὰ τρία αὐτὰ σκάφη είναι παρόντα εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, ἐπὶ πλέον δὲ δύο ταχύτατα προσετέθησαν μὲ ποσθεόμενα ὅκτω δρομολογιὰς ἐνδομαδιαίως. Διερωτώμεθα, ὅμως, εἰς ποίας γραμμὰς καὶ κατὰ ποίας ἡμέρας θὰ δρομολογηθοῦν ὅλα αὐτὰ τὰ πλοῖα, χωρὶς τὰς ἀναποφευκτοὺς συναναχωρήσεις καὶ φυσικὰ τὸν συναγωνισμὸν; Διερωτώμεθα ἀκόμη ποίας συγκονιωτική ἀνάγκη ἐπέβαλε τὸν πληθωρισμὸν αὐτὸν, τὴν ἀσκοπούν καταναλωτῶν ἀκριβῶν καυσίμων (τὸ πετρέλαιον ἀνετιμήθη πρὸ ἡμερῶν) καὶ τὴν φθοράν τόσων κεφαλαίων ἀνεύ ἀπόδοσεως ἔργου θετικὸς ἔξυπηρτεικός;

Τούναντιον, μὲ δύλιγνην ἐν ψυχῷ σκέψιν, χωρὶς τὰς «δυναμικάς» λύσεις, μὲ τὴν πληρεστέραν γνώσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πραγμάτων, αισθητῶς θὰ ἡμβύνητο ἢ δύντης τοῦ προβλήματος. Θὰ ἀπεφύγετο ἡ νέα περιπέτεια, εἰς ἣν τώρας ὑποβάλλεται τὸ ἐπιβατηγὸν σκάφος καὶ θὰ προϋπλαμβάνετο ἡ οἰκονομικὴ κατάρρευσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων.

Πρέπει, μὰ τὴν ἀλήθειαν, νὰ είναι ὑπερήφανος ὁ κ. «Υπουργὸς διὰ τὸ ἔργον του. «Ελύεται, πράγματι, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα!»

Ηγονίθσαν αἱ πραγματικαὶ ἀνάγκαι

Δὲν πρόκειται εἰς τὸν στενὸν χώρων ἐνὸς σημειώματος νὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν ἀναγγελούμενην ἀνασύστασιν τοῦ θεσμοῦ τῆς Ἐλευθέρας Ἑμπορικῆς Ζώνης εἰς τὸν διεύθυντην τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπέκτασις τῶν ὄφιων τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, ώστε νὰ συμπεριλαβήσῃ αὐτὴ καὶ τὸν χώρον τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν καὶ τούτῳ πρὸς διευθύνσιν τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν, ἵνα δηλαδὴ τὰ πλοῖα ἀπαλλαγοῦν τῶν τελωνειακῶν διατυπώσεων, τῶν πολλῶν

περιορισμῶν καὶ τῶν ὀχληρῶν γραφειοκρατικῶν παρεμβάσεων κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπισκευῆς των.

Δὲν θὰ ἀρνηθῶμεν, βεβαίως, τὸ γεγονός, ὅτι ἡ πρόβλεψις αὐτῆς, ὁ χαρακτηρισμὸς τοῦ χώρου τῶν Δεξαμενῶν ὡς ἐλευθέρου τελωνειακοῦ ἐλεγχοῦ, πρόκειται νὰ διευκολύνῃ πῶς τὰ πλοῖα κατά τὰς ἐπισκευὰς των, ὅπως καὶ τοὺς ἐμπόρους ναυτιλιακῶν εἰδῶν, ἐλασμάτων καὶ ἐργαλείων, ἵνα διατηροῦν ίκανας ποσότητας τούτων ἐντὸς τῆς ζώνης, διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων. Δὲν εὔρε, ὅμως, τὴν λύσιν του καὶ ἐκείνον ὅπερ πρὸ ἐτῶν εἶχε τηθῆ καὶ παρὸν ὅλων ἔτηνεν ἐκείνους ὑποστηρίξεως. Ἐπρόκειτο, κατὰ πρότασιν τοῦ Ο.Λ.Π., νὰ συσταθῇ ἐντὸς τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης καὶ παρὰ τὰς Δεξαμενὰς συγχρονισμένων συνεργείον ἐπισκευῶν καὶ ναυτικῶν κατασκευῶν, ὅπερ ἀνέτως θὰ ἐκαλεῖτο νὰ ἔχειν πρετερηθῆ τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων. Προύταχεν ἐπίσης ἐν συνεχείᾳ ἡ σύστασις τῆς Ἐλευθέρας Βιομηχανικῆς Ζώνης εἰς τὸν ἀπέναντι τὸν Δεξαμενὸν λιμενικοῦ χώρων, ἐντὸς τῆς ὅποιας πάλιν θὰ ἐνεκάστισταν οἱ δῆλοι ἦθελον ἐπιχειρήσεις στὸ δρομοβιογραφίας καὶ ἐπισκευῶν τῶν πλοίων.

«Ομως παρὰ τὰς δυνεισιταὶ ὑποσχέσεις, τὰς μελέτας τῶν εἰδικῶν καὶ τὴν προθυμίαν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐργοστασιαρχῶν, ὅλαις αὐταὶ αἱ προτασίαις ἐλλησμονήθησαν, διὰ νὰ φθάσωμεν τῷρα νὰ ἔχειρωμεν τὸ γεγονός τῆς διευθύνσεως τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης μέχρι τὸν χώρον τῶν Δεξαμενῶν, ἵνα τὰς ἐργοστασίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων θὰ συνεχίσουν εύρισκομενα ἐκτὸς τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης, ψιθιτάμενα, ὅπως καὶ τώρα, τὰς ἐνοχλητικάς σημαντικότερας διατυπώσεις διατυπώσεις, διάκρισης τῶν πλοίων καὶ ἔχοδον ἀπὸ αὐτὰ τῶν πρὸς ἐπισκευήν ἀντικείμενων τῶν πλοίων. Τὸ κόστος, ἐπίσης, τῶν ἐπισκευῶν θὰ διατηρητῆται ύψηλόν, ἀφοῦ ἐκτὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς θὰ συνεχίσουν κείμενα τὰς ἐργοστασίας.

Λύσιν, συνεπῶς, θετικὴν τὸν ζητήματος τῶν ἐπισκευῶν δὲν μᾶς ἔδωσαν οἱ αφοδίοι μὲ τὴν περὶ Ἐλευθέρας Ζώνης ἀπόβασιν των. Ριζικώτερας χρειάζονται μέτρα — μάζη μὲ τὴν ἔχειρεσιν μιᾶς μεγάλης δεξαμενῆς — ἀν πράγματι θέλωμεν νὰ ἰδωμεναν ἀναπτυσσόμενην τὴν τόσον παραγωγικήν. ἀλλὰ καὶ τόσον παρημελημένην τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν.

Χωρὶς δεξαμενάς

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν οὔτε εἰς τὸν Πειραιά, οὔτε εἰς τὸν Σύρον είναι δυνατὸν νὰ δεξαμενισθῇ ἔνα μεγάλο ἀκόμη πλοίον. Ἀπασσοὶ αἱ δεξαμεναὶ, τὰς ὅποιας ἡ χώρα μας διαθέτει, ἐπισκευαζόμενα ἀπὸ δεκαπενθυμέρου περίπου, δὲν λειτουργοῦν.

«Ἡ μεγάλη πλωτὴ τῆς Σύρου, εἶναι γνωστὸν, διὰ τὴν ἀναποφευκτούς συναναχωρήσεις καὶ φυσικὰ τὸν σκάφη διαθέτουν διαστάσεις ἀπό της διαστάσεως τῆς Ιουλίου ἐπισκευαζόμεναι — συντηρητικοὶ θυροπλοίων κλπ. — θὰ είναι δὲ ἐτοίμαι νὰ λειτουργήσουν μόλις περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦ μηνός. Ἡ ἐσχάρα τοῦ Βασιλειάδη ἐπισκευάζεται ὡσπάτως μὲ λίτιν βραδύν συμβόλιον ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Φεδρουσίρου, ἐνώ ἡ μικρὰ τοιμενία τοῦ δεξαμενῆς τοῦ ιδίου συγκροτήματος ἐξεχωρήθη πρὸ τίνος εἰς τὸν Ναυτιστήμον.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ δόλιο τῆς ἀνασυστάσεως καὶ λειτουργίας τῶν ναυτηγῶν τοῦ Σκαραμαγκοῦ, εἰς τὰ ὅποια καὶ κλάδος ἐπισκευῶν προθέπειται νὰ λειτουργήσῃ, καθεύδει εἰς τὰ συρτάρια τῶν ἀρμοδίων. Ἐξετάζουν οὐτοὶ ἀπὸ τοιμήνου καὶ πλέον τὰς σχετικὰς προτάσεις μεγάλου ναυτηγικοῦ Οίκου τοῦ ἔξωτερηκοῦ διὰ τὴν ἀνάληψιν τοῦ ὄλου ἔργου, χωρὶς, ὅμως, νὰ ἀποτολμᾶται καὶ ἡ λήψις μιᾶς ἀποφάσεως.

Διερωτώμεθα ἔως πότε θὰ ἐπιμείνουν οἱ ξένοι νὰ μᾶς παρακαλοῦν, ὅπως διαθέσουν εἰς τὴν χώραν μας τὰ κεφαλαῖα καὶ τὴν εἰδίκευσίν των;

Αἱ Σχολαὶ «Ο Ἀπόστολος Παῦλος»

Εἰς τὸ τέρμα τῆς δόδου Πολαμδίου τοῦ Πειραιῶν, εἰς μίαν ἀπὸ τὰς πολυτήθεστέρας λαϊκὰς συνοικίας τῆς μεγάλης μας ἐργατοπλέως, λειτουργούν ἀπὸ ἐτῶν ἡδη̄, στριταὶ ἐπιτελούσται τὴν τόσην κοινωφελῆ τῶν ἀποστολήν, αἱ Σχολαὶ Μηχανικῶν «Ο Ἀπόστολος Παῦλος». Αἱ σχολαὶ αὐτὰς δεῖν εἶναι ἐπιχειρήσις κερδοφορική. Τέλουν ὑπὸ τὴν αἵγιδα τῆς «Χριστιανικῆς Ἐνόδεως Ἐπιστημῶν» καὶ συντηρούνται ἀπὸ τὰς εἰσφοράς τῶν μελών της, τῶν μὴ διακρινομένων, βεβαίως, διάκρισης τῶν πολύτων των, πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου τῶν σχολῶν εἶναι ὁ καθηγητής τοῦ Πανεπιστημίου κ. Τζεριντάνης, μέλη των δὲ γνωστοῖς ἐπιστήμονες, βιομήχανοι καὶ ἐφοπλισταί.

Πέντε ἐκπαίδευτικά τμῆματα διατηροῦν αἱ σχολαὶ, τὰ ἔξιτοι: 1. Μηχανικῶν τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 2. Μηχανικῶν Βιομηχανίας. 3. Ἑλικτροτρεχιτῶν. 4. Ραδιοηλεκτρολόγων καὶ 5. Ἐπιπλοποιῶν, Σχεδιαστῶν.

Εἰς τὰς σχολὰς ἐφοίτησαν ἐφέτος ὑπερεξακόσιοι μαθηταί, ἐκ τῶν πενεστέρων τάξεων προερχόμενοι. Κατά τὰς πρὸ ἡμερῶν ἐξετάσεις ἔ-

ΕΛΛΗΝΟ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως, τιμαὶ συμφέρουσαι.

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΑΝΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τηλεγραφικὴ Διεύθυνσις : «ΤΡΟΠΙΣ» ΣΥΡΟΣ

λασθον τὸ δίπλωμα τοῦ μηχανικοῦ τοῦ Ε. Ν. ὑπερτριάκοντα νέοι, μετὰ τετραετῆ δὲλην φοίτησιν.

Τὸ ἔργον τῶν σχολῶν «Ο 'Απόστολος Παῦλος», διπλὸς καὶ ὁ τίτλος αὐτὸς τὸ ὑπόδηλοι, δὲν περιορίζεται στενῷ εἰς μόνην τὴν καλὴν τεχνικὴν κατάρτισιν τῶν μαθητῶν. Παραλλήλως πρὸς αὐτὴν, ίδιαιτέρα ἀπόδιδεται σημασία εἰς τὸ ήθος τῶν νέων καὶ τὴν καλλιέργειαν τῶν χριστιανῶν ἀρχῶν. Απὸ τὰς σχολὰς δὲν ἔξερχονται μόνον καλοὶ τεχνῖται, ἀλλὰ καὶ καλοὶ χριστιανοὶ. Ἐπίλεκτοι καθηγηταὶ, ἐνστεργούμενοι τὰς κατευθύνσεις τῆς διοικήσεως τῶν σχολῶν, ἀποτελοῦν τὸ διδακτικὸν προσωπικόν, ἔλαχιστα ἀμειβόμενοι.

Τὴν δην 'Ιουλίου εἰς τὸ ἀνεγερόμενον κτίριον τῶν σχολῶν, ἐλασθ χώρων, παρουσίᾳ πολλῶν ἐπιστημόνων καὶ πλήθους κόσμου, ἡ ἀπονομὴ τῶν διπλωμάτων εἰς τοὺς τελειοφοίτους. Ἰδιαιτέραν προεκάλεσαν ἐντύπωσιν δχι μόνον αἱ γνώσεις, ἀλλὰ ἡ δῆλη σεμνὴ παράστασις τῶν μαθητῶν. Αἱ σχολαὶ ἀπέδωσαν εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Κοινωνίαν νέους με ἀρτίαν τὴν τεχνικὴν μόρφωσιν, ἀλλὰ καὶ μὲ συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ὡς χριστιανῶν καὶ ὡς 'Ελλήνων πολιτῶν.

Εἰς τὸ Λαύριον

Μᾶς ὑποδεικνύεται, δχι ἀπὸ ἓνα ἀλλὰ ἀπὸ πολλὰ ναυτικὰ γραφεῖα, δσον καὶ ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους μεγάλων φορτηγῶν σκαφῶν, νὰ ἔξαρωμεν τὰς καλὰς ὑπηρεσίας, τὰς ὅποιας παρέχει δ. κ. τελώνης Λαυρίου, εἰς τὰ ἔκειθεν διερχόμενα ποντοπόρα σκάφη μας, διὰ τὴν ἀπόλυτον καὶ τὴν ναυτολόγησιν μελῶν τοῦ πληρώματός των.

Ἐχουν τόσους ταλαιπωρηθῆ ἀπὸ τὰς πολλὰς καὶ ποικίλας δυσκολίας, τὰς ὅποιας εἴθισται νὰ προβάλλουν εἰς τὰ πλοῖα αἱ τελωνειακαὶ ἄρχατ τῶν λιμένων μας, ὥστε νὰ θεωρήται ἀξιονήσιμης ἰδιαιτέρας ἐκτιμήσεως τὸ γεγονός, ὅτι εὑρεθῆ καὶ τελωνειακὸν ὄργανον συναίσθησιν ἔχον καλυτέραν τῆς ἀπόστολης τοῦ καὶ τῶν ἔναντι τῶν πλοίων ὑποχρεώσεων του, ὅταν μάλιστα εἶναι γνωστόν, ὅτι τὰ φορτηγά πλοῖα μὲ τὴν κάθε προσέγγισιν τῶν εἰς ἓνα λιμένα πλούτον καὶ ζωὴν προσπορίζουν.

Συγχαίρομεν, λοιπόν, τὸ κ. Τελώνην Λαυρίου διὰ τὰς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν προθύμους ὑπηρεσίας του. 'Ἄς εἶναι βέβαιος, ὅτι τὸ Τόπον του καὶ τὴν Οἰκονομίαν του ἔξυπητεί οὕτας ἔργων δόμενος. Πολλὰ πλοῖα, διατυθενόμενα, δτι καλή εἶναι ἡ μεταχείρισις καὶ ταχεία ἡ διεκπεραίωσις τῶν διατυπώσεων εἰς τὸν λιμένα Λαυρίου, δτι τὸν προτιμήσουν, ὅταν τοῦτο διαπλέοντο τὸ Αγαθιόν. Κέρδος θὰ ἔχωνεν σημαντικὸν ἀπὸ τὰς προσέγγισεις αὐτάς, ὃν εἶναι συγχοτερα. Ζημίαν, τούντιον, ὅτι οἱ πλοιάρχοι καὶ οἱ ἐφοτλισταί, προκειμένου νὰ ὑποδηλθοῦν εἰς περιπτείας ἀποφύγουν τὰς ἐκτάκτους προσέγγισεις εἰς ἑλληνικὸν τινὰ λιμένα.

Εἰς τὴν Ἐπιθεώρησιν τῶν Ἐμπορ. Πλοίων

Εἰς τὸν ἀντιπλοίαρχον-λιμενικὸν κ. Θεοχάρην ἀνέτεθη ἡ διεύθυνσις μᾶς ἑξαιρετικῶς σημαινούσης ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, τῆς Ἐπιθεώρησεως τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων». Ἀπὸ τὸν νέον Διευθυντήν δὲν λείπουν, εύτυχως, οὔτε αἱ διοικητικαὶ ικανότητες οὔτε καὶ ἡ κατάρτισις, ἵνα ἀνταποκριθῇ οὗτος εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς ἐν λόγῳ ὑπηρεσίας, πέραν δ' αὐτῶν εἰς τὴν καλυτέραν ὄργάνωσιν τῆς ἐπιθεώρησης τῶν ἐπιβατηγών πλοίων.

Πιστεύομεν, πράγματι, δτι ἡ Ἐπιθεώρησις τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν—τῶν ἀκτοπλοίκων κυρίων — δὲν θὰ πρέπει νὰ περιορίζεται εἰς μόνον τὸν παράγοντα τῆς ἀσφαλείας. Γενικότερον θὰ ἔπρεπε νὰ ἔλεγχωνται ἡ καθαριότης τῶν διαμερισμάτων, ἡ καλή τῶν συντήρησις, αἱ σχετικαὶ μὲ τὴν κατηγορίαν τοῦ κάθε σκάφους παρεχόμεναι ἀνέσεις, ἀκόμη δὲ αἱ ὑδραυλικαὶ του ἔγκαταστάσεις καὶ ἡ ἐπάρκεια τοῦ

διατεθειμένου διὰ τὸ ταξίδιον κοινὸν χώρου.

Τὸ ἐπίβατηγόν πλοίον εἶναι ἀμεσώτατον ὄργανον τῆς τουριστικῆς μας προσπαθείας. Θὰ πρέπει, συνεπῶς, νὰ πληροὶ τὰς στοιχειωδεστέρας τῶν προϋποθέσεων δι' ἓνα σχετικῶς ἀνετον, πολιτισμένον ταξίδιον. 'Η «Ἐπιθεώρησις τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων» εἶναι, πιστεύομεν, ἡ ἀρμοδιωτέρα ἀκριβῶς ὑπηρεσία, ἵνα καὶ τὸ ἔργον αὐτὸν τοῦ ἐλέγχου διενεργῆται κατὰ πυκνὰ χρονικὰ διαστήματα.

Μαρτύριον καὶ ὥχι φυχαγγωγία

Ο γράφων ἔταξειδεύεται πρὸ ἡμέρων μὲ τὸ τουριστικὸν πλοίον τοῦ 'Αργο-Σαρωνικοῦ «Αἴγινα». Μικρὸν σκάφος, ταχύτατον δῶμα καὶ περιοπιμένον. Μοναδικὸν, ἀλλὰ καὶ βασικὸν μειονέκτημα ἡ στενότης τοῦ χώρου διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Ἐπετράπη εἰς τὸ σκάφος νὰ παραλαμβάνῃ ἀριθμὸν ἐπιβατῶν, μεγαλύτερον ἀπὸ δύος διατιθέμενος χώρος ἡμπορεῖ μὲ σχετικὴν ἀνεστινὰ δεχθῆ. Οι καθημενοὶ εἰς τοὺς στενοχώρους «μπάγκους» τοῦ καταστρώματος κουράζονται περιστότερον τῶν ὅρθιων. Εἶνε διατεταγμένοι κατὰ τρόπον ὥστε νὰ δικαιοιολογήται διεπιστότερος ἀριθμὸς ἐπιβατῶν. Μικροσκοπικά ἐπίσης κινητά καθίσματα συμπληρώνουν κάθε γωνίαν καὶ τὸ στενὸν μεταξὺ τῶν «μπάγκων» διάδρομον. Τὸ ὄδισχοντον, δηλαδή, εἶναι ἀπόλυτον. Τὸ ταξίδιον ἀποβαίνει μαστούριον καὶ δχι ψυχαγγωγία.

Διερωθωμένα δῶμα : 'Ἐπεσκέψθησαν ποτὲ τὸ «τουριστικὸν» αὐτὸ σκάφος τὰ δργανα τῆς Ἐπιθεώρησεως τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων; 'Υπελόγισαν τὸν χώρον ποὺ διαθέτει καὶ τοὺς ἐπιβάτας ποὺ ἐπετράπη εἰς αὐτὸ νὰ παραλαμβάνῃ; Εὔρον τὰ καθίσματα καὶ τοὺς «μπάγκους» ἀνεκτοὺς ἔστω, ὃν δχι ἀνέτους, διὰ νὰ καθηλωθῆ εἰς αὐτὰ τέσσαρας καὶ πέντε ὥρας ἔνας ἐπιβάτης ταξίδευον πρὸς ψυχαγγίαν; 'Ο κ. Θεοχάρης ἔχει τὸν λόγον. Θὰ περιμένωμεν νὰ μᾶς ἀπαντήσῃ εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐρωτήματα.

Ἡ δεξαμενὴ τῆς Σύρου

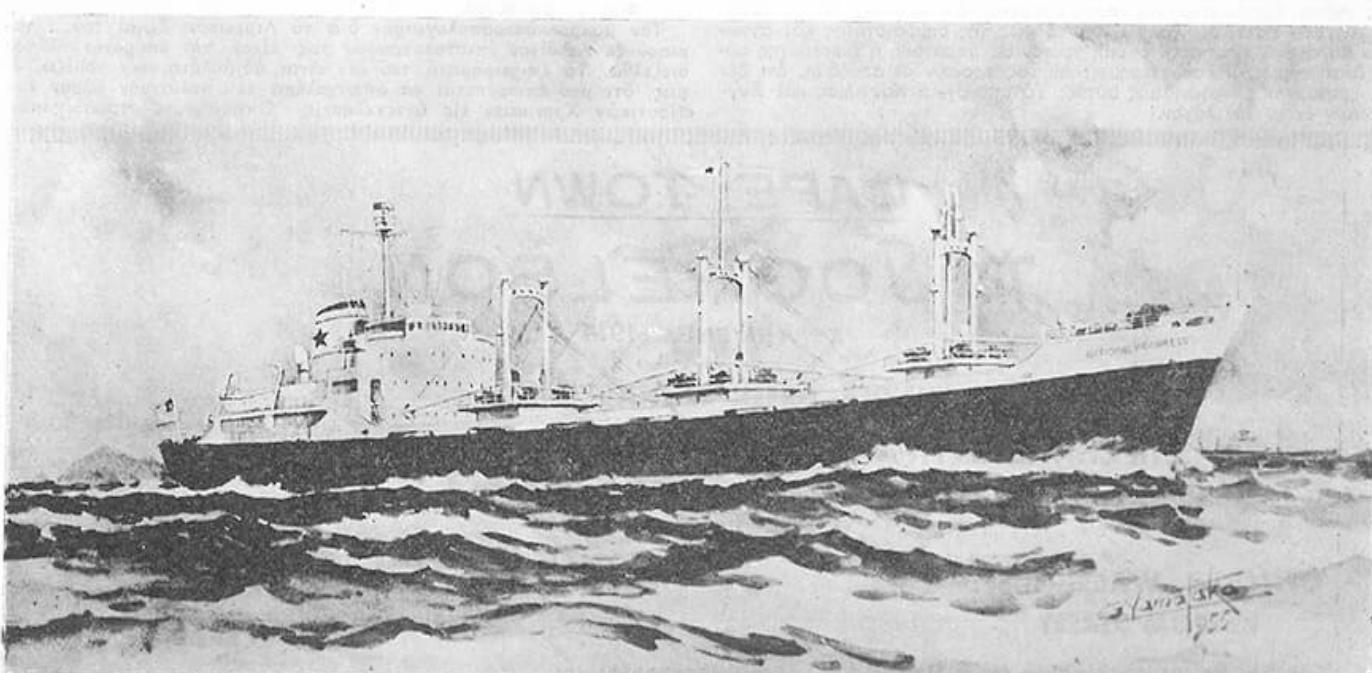
Ολα θὰ εἶναι ἔτοιμα ἐντὸς τῶν ἡμερῶν, ὥστε ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ τῆς Σύρου νὰ δύναται νὰ λειτουργήσῃ εἰς τὸ προσωρινὸν τῆς ἀγκυροδόλιον. Τὸ μηχανουργείον ἐπίσης τοῦ κ. Ρεθύμνη θὰ εἶναι καὶ αὐτὸ ἔτοιμον ἐντὸς ὀλίγου νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὰ πρὸς ἐπισκευὴν πλοῖα. Δύο ρυμουλκά ἡ τούλαστον ἔν ισχυρὸν θὰ πρέπει νὰ εἶναι διαθέσιμον εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου. 'Ανευ αὐτού θὰ εἶναι δύσκολοι οἱ χειρισμοὶ εἰσόδου καὶ ἔξοδου τῶν δεξαμενιζομένων πλοίων. 'Ἐπιβάλλεται καὶ ὡς εἶμεσος αὐτὴ ἀνάγκη νὰ πληρωθῇ.

Ἡ δεξαμενὴ ἀνέτως θὰ δύναται νὰ δεχθῇ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 16 χιλ. τόννων, σχετικῶς δὲ μὲ τὸ τιμολόγιον πληροφορούμεθα, δτι ποσκεῖται τούτῳ νὰ δρισθῇ καμηλόν, ἵνα ἀκριβῶς διευκολυνθῇ προσέλκυσις πλοίων. Χαμηλὸν ἐπίσης προβλέπεται νὰ εἶναι καὶ τὸ κόρτος τῶν ἐπισκευῶν, ὥστε προσίμως νὰ ἐλπίζεται η προτίμησης τῆς Σύρου διὰ τὰς ἐπισκευαὶς μεγάλων σκαφῶν.

Τὰ πρώτα, βεβαίως, βήματα τῆς προσπαθείας θὰ εἶναι δύσκολα. Δὲν βλέπουμε, πρὸς τὸ παρόν, τὴν δυνατότητα τακτικῆς ἀπασχολήσεως τῆς δεξαμενῆς ἀπὸ τὰ ποντοπόρα σκάφη. 'Η ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰ πλοῖα αὐτὰ τὴν παρέκκλισιν ἐκ τῆς κανονικῆς τῶν πορείας, διὰ νὰ πλεύσουν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου, ποὺ δὲ περιστότερον οἱ καλοὶ ναυάλοι δὲν δικαιοιολογοῦν τὴν ἐκ τῆς παρεκκλίσεως καθυστέρησην. 'Ο χρόνος τώρα εἶνε πολύτιμος.

Ἄν οἱ λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τοῦ Δουναβέως διέθετον φορτία πούς ἔξαγωνη, η δεξαμενὴ καὶ τὰ μηχανουργεία τῆς Σύρου θὰ εἶχον ἔξησφαλισμένη τὴν ἐργασίαν. Τώρα, δσα σκάφη εύρεθεον εἰς πλησιόχωρον μεσογειακὸν λιμένα, αὐτὰ καὶ μόνον ἡμποροῦν νὰ πλεύ-

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ



Σκαρίφημα τῶν ποραγγελθέντων τελευταίως ἀπὸ ἑταῖρας τελούστας ὑπὸ τὴν διασκείρισιν τοῦ κ. 'Ι. Θεοδωρακοπούλου δύο φορτηγῶν τόννων d.w. Πρόκειται περὶ σκαφῶν, τοῦ πλέον συγχρονισμένου τύπου, ἵνα τῶν ὅποιων προβλέπεται νὰ ἔνσωματωθῶν δᾶται αἱ τελειοποιησεῖς. Θὰ εἶναι μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων διασκείρισης 492.2'' ποδῶν, πλάτους 62.4'' ποδ., ὥρους μέχρι τοῦ σλέτερ-ντέκ 41.4'' καὶ μέχρι τοῦ κυρίου καταστρώματος 33.4'' ποδῶν, μὲ βύθισμα μερικῶν 28 ποδῶν, ἐάν τὸ στρόβιλοι 8.100 ἵππων εἰς τὰς 110 στροφάς, κατὰ λεπτόν. Ταχύτης, ἐάν τὸ σκάφος κατό τὸ 1) 15 εἶναι ἐμφόρον, 18 μιλιάνων, πλήρες ἐμφόρον (ἀνοικτὸν σλέτερ-ντέκ) 16 ¼ μιλ. Ταχύτης ὑπηρεσιακή 15.85 μιλ. Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ 6 κόπτη καὶ δύο ἀνευ διακοπῆς καταστρώματα, λόγῳ τῆς ἐγκαταστάσεως τῶν μηχανῶν, τῆς γεφύρας καὶ τῶν πολυτελεστῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρωματος πρύμνην. Καμπίναι μὲ μίαν κλίνην καὶ ιδιαιτερών λουτρών διὰ τοὺς ἀξιωματικούς, καὶ μὲ δύο κλίνας διὰ τοὺς ἀλεκτροκίνητους. 'Ιδιαιτέρα ἐνίσχυσι τοῦ σκάφους καὶ τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως του προβλέπεται διὰ τὴν παραλαβὴν βαρέων φορτίων. Τιμὴ γύρω των 2.400.000 δολ. δι' ἑκατὸν σκάφους. Παραδοσίας ἐντὸς 12 μηνῶν τοῦ πρώτου καὶ ἐντὸς 15 μηνῶν τοῦ δευτέρου. Θὰ ὄνομασθούν «Ἐθνικὴ Πρόσφορα» καὶ «Ἐθνικὴ Δύναμις». 'Η παραγγελία καὶ ἔνδις τρίτου ἀδελφοῦ σκάφους ἀντιμετωπίζεται.

σουν μέχρι τού λιμένος τῆς Σύρου.

Άπο τοῦ προσεχούς έτους προβλέπεται νὰ ἀρχίσῃ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν μεταλλείων τῆς Μυκόνου ἀπὸ συσταθέντα ἐλληνο-αμερικανικὸν δημιουργόν, όποτε δύο μηνιαίων μεγάλα φορτηγά — ἐλληνικά κυρίως — θὰ παραλαμβάνουν ἑκάτεν φορτία μεταλλεύματος διὰ τὴν Βορ. Αμερικήν. Η παρουσία ἀκριβώς μεγάλων πλοίων κενών εἰς τὰ θαλασσαὶ του Αιγαίου θὰ διευκολύνῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ τὴν διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν δεξαμενισμῶν τῶν πλοίων των αὐτῶν εἰς τὴν Σύρον.

Ἐνθαρρυντικὸν πάντως διαγράφεται τὸ μέλλον. Η λειτουργία τῆς δεξαμενῆς θὰ δημιουργήσῃ κίνησιν παραγωγικήν. Τὸ Δημόσιον δὲν πρόκειται, βεβαίως νὰ κερδίσῃ ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς. Εὐθηνός τιούδιον θὰ ἐφαρμοσθῇ, ἔτσι καὶ ἡ Κράτος θὰ ζημιώσῃ, ὅσα καὶ ὅταν ἡ δεξαμενὴ ἡτού ἐγκατεστημένη εἴς τὸν λιμένον Πειραιῶν.

Ἐχουμενίσκομεν ἀκόμη μίαν ἐλλειψιν τοῦ λιμένος τῆς Σύρου νὰ ἐπιστρέψουμεν. Ιἱρέπει ἡ ἀγορᾶ τῆς νήσου νὰ διαδέπτῃ ἐν ἐπαρκείᾳ καὶ ὑπὸ διαμετάκομισιν εἰς τὶς τιμάς προσιτάς ὑλικά καὶ ἐφόδια τῶν πλοίων, νὰ ὑποδειχθῇ δὲ καὶ εἰς τὰς ἑταῖρίας πετρελαίων ἡ ἀνάγκη τῆς ἐκεὶ στάσεως ἐνός πλωτοῦ στομού υγρῶν καυσίμων.

Οταν αἱ ἀνάτερω προϋποθέσεις σὺν τῷ χρόνῳ πληρωθοῦν, ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς πλέον θὰ ἐξαρτηθῇ κατὰ πόσον θὰ θελήσουν νὰ στηρίξουν μίαν προσπάθειαν, ἀξιανὰ πάσης συμπαθείας, ητις καὶ τὸ συμφέρον των θὰ ἔξυπηρτησθῇ.

Ο Σταθμὸς Αθηνῶν

Η Γενικὴ Διεύθυνσις Τηλεπικοινωνῶν τοῦ Υπουργείου Συγκοινωνῶν μᾶς ἀπευθύνει τὸ κάτωθι ἔγγραφον, εἰς ἀπάντησιν σχετικοῦ καὶ τῆς στήλης αὐτῆς, σημειώματος:

Ἐπί υπομνήματος τῶν οἰκιστηλεγραφητῶν τοῦ Υπερωρακούν «Βασιλίσσιος Φρειδερίκη», παραπονούμενών διὰ τὴν πλημμελή ἔχυπρετήσιν αὐτῶν ὑπὸ τοῦ Παρακτίου Σταθμοῦ Αθηνῶν, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ ἀνακοινώσωμεν ὑμῖν τὰ κάτωθι:

1. Τὰ παρόποντα τῶν ἀνών ραδιοτηλεγραφητῶν, καθὼν καὶ αἱ παραπτήσεις αὐτῶν, εἰς δὲ ἀφορᾶ τὰ ληπτέα μέτρα πρὸς βελτίωσιν τῆς καταστάσεως, ἔξετάζονται μετά τῆς δεούσης προσοχῆς τόσον παρὰ τῆς ἡμετέρας ὑπηρεσίας, ὅσον καὶ παρὰ τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Τ.Ε.

2. Εἶναι προφάνες, ὅτι σημαντικὴ βελτίωσις τῆς καταστάσεως, μόνον διὰ τῆς συμπλήρωσεως τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τοῦ Παρακτίου Σταθμοῦ Βραχέων κυμάτων δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ. Ο ἔξοπλισμὸς οὗτος ἐπέδραδινθη, λόγω ἀλλών ἐπειγουσῶν ἀναγκῶν τοῦ Ο.Τ.Ε., ηδὲ δῶμας κατέστη δυνατὸν νὰ προγραμματισθῇ ἡ προμήθεια καὶ ἐγκατάστασις, ὑπό τοῦ συντομωτέρου δυνατού χρόνου, ἐνός εἰσέτη πομποῦ βραχέων κυμάτων ισχύος 3.5 κιλοβάτ.

3. Ἐπλίζομεν, ὅτι αἱ τῆς ένάρξει λειτουργίας τοῦ πομποῦ τούτου, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ ληφθόμενα συμπληρωματικά μέτρα (χρησιμοποίησης καταλήλων συχνοτήτων, αὐξήσης τοῦ Προσωπικοῦ τοῦ Παρακτίου Σταθμοῦ κλπ.) θὰ καταστῆ δυνατή αἰσθητή βελτίωσις εἰς τὴν διεγαγώνη τῆς συνήθους ἀνταποκρίσεως καὶ τὴν ἐπικοινωνίαν ἐν γένει μετά τῶν πλοίων εἰς μακρὰ ἀποστάσεις.

4. Ἐν τῷ μεταξὺ οὐδὲν θὰ παραλειφθῇ διὰ τὴν προσωρινὴν βελτίωσιν τῆς καταστάσεως διὰ τῶν νῦν δυναμένων νὰ διατεθῶσι μέσων.

Η ραδιοτηλεγραφική σύμβασις

Τὸ 1949 ἐδόμεσεινθ ὁ Α. Ν. 964, διὰ τοῦ ὅποιου ἡ σύμβασις ραδιοτηλεγραφίας «Ατλάντικ Σίτου» κατέστη νόμος καὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους. Διὰ τοῦ ίδιου ἐκείνου νόμου προεβλέπετο ἡ ταχεία ἐκπόνησις καὶ ἐνός Κανονισμοῦ τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ὑπηρεσίας. Μὲ τὴν τόσον γνώριμον διὰ τὰ κρατικὰ μας ὑπηρεσίας... ταχύτητα διέρευσεν ἐκτότε μία ὀλόκληρης πενταετίας, ἔως ὃσου καταπρισθῶν αἱ σχετικαὶ ἐπιτροπαὶ. Αὕται ἐξεπόνησαν τὸ προβλέπομένον Κανονισμόν, διὰτοι ὅμως, δὲν κατέστη εἰσέτη ἐφικτὸν νὰ ἴδῃ τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος καὶ ἀγνωστὸν παραμένει ἐπὶ πόσον ἀκόμη χρόνον θὰ παρατάθῃ ἡ ἐκκρεμεῖσθαι αὐτῇ. Διατί, ὅμως, η καθιερώσης; Μήπως φρονοῦν ὅτι ὄμροι, διὰτοι δὲν μᾶς χρειάζεται ὁ Κανονισμός αὐτός; Τὰ υπουργεῖσα Ναυτιλίας καὶ Συγκοινωνῶν ἔχουν τὸν λόγον.

Η ἀλληλογραφία μας

Αστοχον καὶ ἄδικον μέτρον

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μετά μεγάλου ἐνδιαφέροντος παρακολούθω τὴν προσπάθειάν σας καὶ τὰς ὑποδείξεις σας διὰ «τὴν ἀσφάλισιν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. τῶν ἐπιζηνών πλοίων ὑπηρετούντων» ἡ ὅποια μάλιστα ἐλπίζεται ὅτι ἡ προσπάθεια σκαρφαλώσασι σχετικοῦ διῆρα μόνον νὰ μην εὑρίσκησι τὴν κατανόησιν ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους, ἀλλὰ πολλαὶ διὲ προστιθέμενων τῶν καθησυχίας, διῆρα μόνον νὰ μην εὑρίσκησι τὴν κατανόησιν ἀπὸ τοὺς πλοίους τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ Υ.Ε.Ν., ὅπως βέλεσουν δημοσιευμένους νόμους, ὅπως ὁ ὑπό αριθ. 3285, κατὰ τὸν ὅποιον ὁ χρόνος ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀποκτησίαν ἀποδεικτικοῦ γαυτικῆς ικανότητος λογίζεται κατὰ τὰ δύο τρίτα διὰ τοὺς ἐπὶ ξένων πλοίους ὑπηρετούντας;

Ο ἀριθμὸς τῶν ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπηρετούντων γαυτικῶν μας ίσως εἶναι διπλάσιος τῶν ἐπιζηνών πλοίων ὑπηρετούντων γαυτικῶν συναδέλφων τῶν. Καὶ ἔρωτ: «Οταν πληρώνωνται αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. δὲ ὀλόκληρον τὴν ὑπηρεσίαν, διατί διὰ τὴν ἀποκτησίαν διπλώματος θὰ λογίζεται μόνον διὰ τὰ δύο τρίτα; Μήπως ἡ πέμπτη, ἡ ἀποκτωμένη ἐπὶ ξένων πλοίων εἴνει κατωτέρας ποιότητος τῆς ἐπιζηνικῶν ἡ οἱ ἀξιωματικαὶ καὶ τὰ πληρώματα τῶν ξένων πλοίων εἴναι ποιοτικαὶ γνωρίζεται τὰ γαυτικά μας δημόσια ἐλλείφεως ἀξιωματικῶν γνωρίζεται, ὅτι συνήθωσι οἱ ἀξιωματικοὶ ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπηρετούντων μὲν ἐναντίον τοῦ διπλώματος τῶν τρίτων τῶν πλοίων εἰσέρχονται.

ΜΑΡΙΝΟΣ ΜΑΡΚΟΖΑΝΝΕΣ

Ἐμποροπλοίαρχος

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Παραπέμπομεν τὸν ἐπιστολογράφον μας εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεούν τοῦ σχετικοῦ μὲ τὸ θέμα τῆς ἐπιστολῆς του νόμου, τὴν δημοσιευμένην εἰς ἄλλην σελίδα τοῦ παρόντος τεύχους. «Ομολογούμενον, ὅτι δὲλαι αἱ προσβαλλόμεναι δικαιοδόληγιαί εἰσι τὰ την καθιερώσων τοῦ μέτρου, τοῦ μειωμένου ὑπολογισμοῦ τῆς ἐπὶ ξένων πλοίων ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησίν διπλώματος, εἴνε παντελῶς ἀδάσιμοι καὶ ἀντίκεινται εἰς τὴν γαυτιλιακὴν πραγματικήτη.

Ο ἐπιστολογράφος μας ἔχει ἀπόδοτον δίκαιον εἰς τὰς παραπτήσεις του. Τὸ μέτρον διγέγει εἰς τὰ καίρια τὴν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν χιλιάδων γαυτικῶν, οἵτινες ἀπὸ τὴν κακὴν ἐξέλιξιν τῶν πραγμάτων του τοῦ Ελληνικοῦ πλοίουν ὑπερερώθησαν νὰ ἀναζητήσουν τὸν βιοπορισμὸν τῶν εἰς τὰ ξένα πλοία.

Διερωτώμεθα πῶς αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὄργανώσεις, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀξιωματικῶν, διὰ τὴν διαφωτίσεως ἀπὸ τοὺς καθιερώσεις ἐνός τόσου ἀδίκου, περισσοτέρων καὶ παραλόγου μέτρου;

Καὶ πάλιν τὸ λιμενικὸν σῶμα

Ἐλάσθομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τὸν μακρὸν ὑπεραπολογισμὸν διὰ τὸ λιμενικὸν σῶμα τοῦ... γηραιού Λιμενικοῦ ἐπιστολογράφου σας εἰχον τὴν ὑπομονὴν νὰ τὸν γηραιέλθω. Τὰ ἐπιχειρήματά του δὲν είναι ἀδιάλητα, δὲν νομίζω, ὅμως, ὅτι μοῦ ἐπιτρέπεται νὰ ἀπασχολήσω τὸν πολύτιμον χρόνον τῶν «Γαυτικῶν Χρονικῶν» εἰς ἀντεγκλήσεις. Όπωσδήποτε παραδέχομαι

CAPETOWN
T. JOCHELSON
ESTABLISHED 1914
(UNDER GREEK MANAGEMENT)
SHIPCHANDLERY, AND PROVISIONS OF HIGHEST QUALITY
PROMPT AND EFFICIENT SERVICE
KEENEST PRICES

OFFICE & WAREHOUSE:
KEEROM STREET

Monthly Prices obtainable from United Kingdom Representative:
RALPH. F. FIFIELD, 6 Martin Lane, Cannon Street, LONDON, E.C. 4.
(Member of Baltic Mercantile & Shipping Exchange)

PHONES: 23078, 27690
AFTER HOURS: 34944
Telegr. Address: KUMTOME
CAPE TOWN

Telephone: Mansion House 7721
Cables: FIFIELD CARE UNIONTRACO LONDON

καὶ ἔγω, στὶ κάποιος πρέπει νὰ ἀναλάβῃ, ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς, τὴν διοικησιν τοῦ Ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ καὶ ἀφοῦ ὁ κάποιος αὐτὸς εἶναι τώρα τοῦ Λιμενικῶν Σώμα, πρὸς τὶ νὰ ἀναζητήσωμεν τοὺς ἄλλους; "Ισχαὶ ἑκείνοι νὰ μη είναι καλύτεροι αὐτῶν, που διαχειρίζονται τώρα τὴν ναυτιλιακὴν ύπόθεσιν.

Νά μενούν, λοιπόν, οι λιμενικοί ἀξιωματικοί. "Ασκοπός είναι καὶ ἐπίζημιος, ἵσως, ἢ κατ' αὐτῶν ἐπίθεσις, ὅπως ἔκεινή πού πρὸ μηνῶν ἐξεδιλλώθη εἰς τὰς στήλας αὐτάς. Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, ὡς διοικητικὸν ὄργανον, μᾶς χρειαζεται, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, νὰ γίνη καλύτερον, νὰ ὄργανωθῇ, νὰ ἀποκτήσῃ τὴν γνώσην τῶν ναυτιλιακῶν ἔτιματων καὶ πλήρη τὴν ἐπίγνωσιν τῆς ἀποστολῆς του.

Έπι τον σημείου άκριδος αύτοῦ συμφώνω με τα ὅσα ἔγραψατε, σχετικῶς με τὴν κρατοῦσαν εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμας κακοδαιμονίαν καὶ με τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκκαθαρίσεως καὶ μετεκπαίδευσεώς τῶν στελέχων τοῦ. Κατὰ τὴν μακράν εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν μου ἐγνώρισα καλῶς τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πρόσωπα τοῦ Σωματος αὐτοῦ. Ἡμπορῷ νά σᾶς διαβεβαιώσω, ὅτι πολλοὶ τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν — δὲν είναι ὑπερβολὴ τὸ «πολλοῖ» — ἀ γ ν ο ς υ τὸ πλοίον, τὰ στοιχεῖωθη δικαιοτελέυσεών του, ζητήματα, καθὼς καὶ τους ἀνθρώπους του. Ἡ μετεκπαίδευσις είναι μία ἀνάγκη δι' αὐτούς, ὅπως καὶ ἡ ἀγγλικὴ γλώσσα, τὴν ὥσποις δὲν ἐφόρτυτοσαν οἱ πολλοὶ να ἐκμάθουν. Δεν θὰ ἀρνηθῶ τὴν ὑπαρξίαν ωισμένων ἐπιλέκτων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν οὔτε καὶ τὴν προσθίαν ὅλων — δὲν λαμβάνω ὑπ' ὄψιν μου τὰς ἔξαιρέσεις — νό εξυπηρέτησον τὴν Ναυτιλίαν. Οἱ νεώτεροι είναι, ἀσφαλῶς, καλύτεροι, διότι κατεΐδον τὴν συμφορὰν τοῦ ἀφανισμοῦ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀντελήφθησαν πόσον ἐπαγγελματικάς των σταδιοδρομίας είναι συνυφασμένη μὲ τὴν ὑπαρξίν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς.

"Αν, λοιπόν, θέλωμεν νὰ ἴδωμεν τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον καλῶς διοικούμενόν, τοὺς νόμους καὶ τοὺς κανονισμοὺς καλῶς, μὲ πνεῦμα εὐρύτερον ἐφορμοζόμενούς πρέπει οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ νὰ μετεκπαιδεύσουν, νὰ γνωστίσουν δῆλαδὴ τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, νὰ ἀποδάλουν τὴν νοοτοπίαν τοῦ γραφειοκράτους καὶ τοῦ ἀστυνομίας, νὰ μάθουν πῶς τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ἐργάζεται, ποιαὶς δυσχερείας ἀντιμετωπίζει, νὰ προσοικειώθουν μὲ τὰ ζητήματα του, διὰ νὰ γίνουν καὶ αὐτοὶ τὰ ἀναπόσπαστα τῆς κινήσεως του ὄργανα.

Πρέπει όκομη νὰ ιδωμεν τοὺς νεωτέρους, πρωθυσιμένους σὺν τῷ χρόνῳ εἰς τὰς ἀνωτέρας διοικητικάς θέσεις. Οι παλαιότεροι, οσοι συνεπλήρωσαν 35ετή ἐν ὅλῃ ὑποεστίᾳ, ἀς ἀποχωρήσουν. Ἐπιμένοντες νὰ παρασκεύεν τοὺς τάς θέσεις ποὺ ηῆται κατέχουν, δημιουργοῦν, ὅπως ὄρθως παρατηρεῖτε, τὴν πικοίαν τῶν νεωτέρων στελέχων καὶ την ἀπογοήτευσιν. Διατί εἰς τὰς ἄλλας δημοσίας ὑποεστίας, τὸν δικαστικὸν κλάδον, ὅπως καὶ εἰς τὸν Στατόν, ὅταν ἔλθῃ τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου σιωπηλοὶ ὀπωρωδοῦν εἰς τὰ ἴδια ἀδάμαντες πραγματικοὶ τῆς ὑπαλληλικῆς ιεραρχίας καὶ μόνον εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα σημειούται τὸ ἀχαρακτήριστον αὐτὸ φαινόμενον τῆς προσκολλήσεως εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἐνῷ τὰ πάντα ὑποδεικνύουν πλέον τὴν ἀποστρατείαν;

Τὴν ἐκκαθάρισιν, λοιπόν, καὶ τὴν μετεκπαίδευσιν, τὰς δύο αὐτὰς Βασικὰς ἐπιδιώξεις διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὅφελοι μεν .ὅλοι ἐπιμόνως νὰ ἐπικέντησμεν. Ματαία θὰ είναι κάθε προσπάθεια προσαγγείληση τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως, χωρὶς τὴν ὑπορκίη τοῦ προσφυτεύου ὄργανου τῆς διοίκησεως, χωρὶς τοὺς ἄξιωματικούς, που θὰ ἔναστενοισθούν τὴν προσπάθειαν αὐτῶν.

περιττοί, που σα δεντρονίσουν την προσπάθειαν αύτην.
Περιττοί συνεπώς είναι αἱ ἐπικοίσεις, ὅπως καὶ οἱ ὑπεραπολογι-
σμοί. „Ολοὶ — λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ, ἐδοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται —
τὸν χεισφέθησαν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὁπλίμονες ἀπό τὸ κοινοῦ νὰ
πιδιώξωνεν, καρόν τῆς γειαζούμενης Ναυτιλίας.

Εύχαριστών διά τὴν φιλοδεκίαν, διατελῶ φιλικώτατος.
Αθήναι 5 Ιουλίου 1955

Αι εισφοράι πρὸς τὰ Ν.Α.Τ.

Συγκεκρινώς μὲν οἱ ζήτησαν τῆς ἀπόλουστεύσεως τοῦ συστήματος τῆς καταδολῆς τῶν εἰσφορῶν τοῦ N.A.T., ἐλάθομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύουμεν τὴν κάτωθι ἄκρως ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολὴν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Φημε Κ. Μπελουντά,
"Ανέγνωσα μετά προσοχής τάς αναγραφείσας εις τὸ φύλλον τῆς 1ης Ιουλίου ἔ.ἔ. ἀπόψεις τῆς Ἐπιτροπῆς, τῆς συναθείσης διὰ τὴν ἔξειρεσιν τρόπου ἐνοποιησέως τῶν ὑπέρ τοῦ N.A.T. εἰσφορῶν. Ἐπὶ τοῦ ἔξοχα ἐνδιαφέροντος τούτους ζητήματος θὰ μοῦ ἐπιτρέψετο νὰ ἔκθεσω ἀπό τῶν στηλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τὰς σκέψεις μου.

Κατ' αρχήν φρονών ἀδιστάκτως, ότι είνε ἀπόλυτος ἐνδεδειγμένος δικαιοσύνης πατέρας των παιδιών του, ο οποίος θα μπορούσε να στηρίξει την πατριωτική του πολιτική. Οι πολιτικοί της Επανάστασης, όμως, ήταν πολύ λιγότεροι από την πλειονότητα της πατριωτικής γενιάς της Ελλάδας. Το μεγαλύτερο μέρος της πατριωτικής γενιάς της Επανάστασης ήταν πολύ μεγάλης ηλικίας και δεν ήταν σε θέση να συμμετάσει στην πολιτική. Η πολιτική της Επανάστασης ήταν πολύ λιγότεροι από την πλειονότητα της πατριωτικής γενιάς της Επανάστασης.

σταμένος της υπηρεσίας Έλεγχου του Ίδρυματος.
'Η εν λόγῳ Επιτροπή απόκρονε τὴν λύσιν ταύτην, ἵνα θεωρεῖ ἀσύν-
φορον διὰ τὸ Ν.Α.Τ., ὡς ἐγκυμονούσαν κινδύνους ἀπομακρύνσεως ἐκ τῆς
φισταμένης ἀσφαλιστικῆς βάσεως. Ός, δῆμος, παρεπόνησα, ή Ἐπιτρο-
πῇ αὐτῇ ἐνδιατοίβει ιδιαιτέρως εἰς τὰς περιπτώσεις ἐλλειπούνς συνθέσε-

ως πληρωμάτων και ύπτηρεσίας ύπεραριθμών, φρονεῖ δὲ ὅτι αἱ διενέξεις μεταξὺ Ν.Α.Τ. καὶ Ἐφοπτιστῶν ὄφειλονται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὰ δύο ταῦτα θέματα. Εἳναν τέλει ἀπόφανεται, δῆτα ὁ καθορισμὸς παγίου μηνίσιου ποσοῦ εἴνει οὐσιαστικῶς ἀνέφικτος, διότι, κατ’ αὐτήν, παρουσιάζει πλείστα δυνατά μειονεκτήματα καὶ προτείνει τὴν ἐνοποίησιν ὅλων τῶν εἰσφορῶν υπέρ του Ν.Α.Τ., τῶν Ταμείων Προνοίας καὶ τοῦ Δημοσίου, ἡν̄θεωρει ἔφαρμοσμόν, πιστεύοντα, δῆτα οὕτω θέλει ἀπόφευχθῆναι ἢ ἀπάλειται πάρων διά τὸ Ν.Α.Τ.

Έαν τεθώσιν είς έφαρμογήν αἱ ἀνωτέρω ἀπόψεις τῆς Ἐπιτροπῆς, θὰ προκύψῃ θετικῶς, ως μόνον καλόν, ὃ περιορισμὸς ἐν τινὶ μέτρῳ τοῦ χρόνου τῶν λογιστικῶν ὑπολογισμῶν. Δέν προκεῖται, πάντως, νὰ ἔξαλειφθῶσι τὰ λάθι καὶ νὰ ἐκλείψωσιν αἱ καταδολιεύσεις (ἐκ μέρους τίκνων νὰ προέρχωνται, ἀρά γε, αὐταὶ;) ἀς θεωρεῖ ἀναποφέύκτους αὐτὴν αὐτὴν ἡ Ἐπιτροπὴ.

Ἐπὶ τῇ εὐκαρίᾳ κρίνω, ὅτι δὲν είνει ἀσκοπον νὰ παραθέσω κατωτέρω ὥρισμένα περιστατικά, καταδεικνύοντα τάξ ἐν πολλοῖς ἀστόχους ἔνεργειάς του Ν.Α.Τ., περιστατικά, ἄτινα ἐγένοντα ἀφόρμην νὰ διεξαχθῇ ἐπὶ τῇ ἀσκοπος ἀλληλογραφία μετά τῶν καθ' ἡμᾶς Ἐταιριών, ἐνώ καὶ ἡ ἐπιλυσίς των π্রο ζήτημα ἀπλάς κατανοήσεως καὶ καλῆς θελησεως :

Ιον) Κατόπιν ἐλέγχου διαφόρων ναυτολογίων, διαρκούσης τῆς τε-

λευταίας πενταετίας, ἀνεγνωρίσθησαν υπὸ τοῦ N.A.T. εἰς πίστωσιν τῶν πλοίων μας £ 1.480.0.0 περίπου ἀπὸ διαφοράς ἐσφαλμένων ύπολογισμῶν ἐλληπούς συνθέσεως καὶ £ 1.060.0.0 ἀπὸ διαφόρους ἐξ ἑφαδμένων ύπολογισμῶν εἰσφορῶν υπὲρ τοῦ N.A.T. καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας, ἐνώ ἕκκρεμούν εἰσέτι ἀπαιτήσεις μας περὶ ἀπόδοσεως £ 900.0.0 περίπου, ἔνεκεν τῶν αὐτῶν λόγων.

2ου) 'Υπερχεώθησαν οι πλοιοκτήται είς τὴν καταβολὴν Δολαρίων \$ 680,00, περίπου, δι' εἰσφοράς 39 ναυτικῶν ἀμισθίων ὑπεραριθμών, μετρηθέντων ἐκ Σαδόνων εἰς Βαλτιμόρην (γίνεται, ἀλλώς τε, μνεῖσα καὶ ἐν τῷ Ναυτολογίῳ καὶ ἐν τῷ Ἡμερολόγῳ τούτῳ πλοίου) διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν ἄλλων πλοιών, καίτοι εἴνε σαφῆς καὶ καπηγορηματικὴ ἡ διάταξις τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, καθ' ἥν, ἡ πισθιτροφοιδοσία τῶν

μεταφερομένων ούτω πληρωμάτων ἄρχεται ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ναυτολογήσεώς των εἰς τὸν λιμένα ἐνθα εύρισκεται τὸ πλοίον πρὸς ἐπάνδρωσιν.

4οΥ) Τό Ν. Α. Τ. μάς είχε γνωρίσει δι' έγγραφου, δτι, κατόπιν άνα-
θεωρήσεως τών υπολογισμών, ένος ναυτολογίου, είχε πιστώσει τὸν λο-
γαριασμὸν τοῦ πλοίου μὲ τὴν προκύψασαν διαφορὰν \$ 431.10, ἀντι-
τοικούντων εἰς £ 107.15.6, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς οικιζόμενης τοῦ Ιδί-
νου ναυτολογίου. Περιέργως, εἰς τὸν γενικὸν λογγισμὸν τοῦ πλοίου ἡ
τίστωσι αὗτη είχε περιορισθῇ εἰς \$ 301.77, μὲ τὸν γενόμενον, ἀπλού-

πιστωτικού αυτού ειδής περιουσίου είναι σε \$ 30.777, με τον γενικότερο, απόστατα, έπαντοποιητικόν τών € 107.15.6 πρός \$ 2.80!! Κατόπιν άλληλογραφίας και προσωπικῶν συζητήσεων, έδέσης, μετά διετίαν περίπου, ν' ἀναγνωρίσῃ τὸ Ν.Α.Τ. ὃς ἐσφαλμένην τὴν ἐνέργειαν του ταύτην και καὶ πιστούσῃ τὸν λογγισμὸν τοῦ πλοίου μὲ ποσὸν Δολαρίων \$ 129.33, συμπληρωθεῖσίς, οὕτω, τῆς ἀναγνωρισθείσης ἀρχικῶς ὑπέρ του πλοίου διαφορᾶς ἐκ \$ 431.10.

5ον) Κατελογίσθησαν εἰς βάρος τῶν πλοίων κατ' ἐπανάληψιν εἰσφοραὶ δι' ἀλλοδαπούς, ἐνίστε δὲ καὶ γυναικάς μεταφερθεῖσας μετά τῶν τέων ταύτα ἔξι Ἀμερικῆς εἰς Εὐρώπην ἢ καὶ τάνατόλιν. καί τοι εἰς τὰ αυτολόγια ἀνεῳδετο πότιν, οἷς ἐπρόκειτο περὶ ἀμίσθων ὑπεραριθμιών.
6ον) Τὸ N.A.T. ὑπολογιζεῖ, ως μὴ δψειλε, κωατήσεις ὑπὲρ τοῦ Τα-

εισίν Προνοίας Ἀξιωματικών ἐπὶ τῶν μισθών μη πτυχιούχων ἀξιωματικών, συνήθης ναυάρχων καὶ σύχιερμαστῶν, ναυτολογίουμένων, λόγῳ πανάγκης, ὡς (αὐθ)ρών καὶ Μηχανικών Γ'.

οκείνται εἰς κοατήσεις.
Του) Μετά τὴν ἔξοφθησιν πέντε ναυτολογίων, διὰ τὰ ὅποια εἶγος κα-
λεθῆται ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν \$ 69.165,00, εἰς τὰ ὅποια πεοιλαμβά-
νται, σημειώτεον, τόκοι καὶ πρόσθετα τέλη \$ 4.695,00, τὸ N.A.T.
απελόγισεν εἰς τὴν ἐταιρίαν ὀφειλὴν \$ 3.12 ἐκ τόκων Δὲν σά-
νεται ὡς ἀρκετὰ ἀψυνθόγυπτος ἡ ἐνέργεια αὕτη: Θὰ ἀντιταθῆ-
σω. Οτι δὴ λογιστικὴ δὲν ἐπίδεινται συμβιβασιούς. Θὰ ἐδεχόμεθα ἄνευ
χολίων τὴν ἀντίορησιν, ἐὰν δὲν ἐτίθετο πῦτη μονοπλεύρων καὶ ἐὰν
ρουσπελογίζοντο ἐκάστοτε τόκοι εἰς τὰ ὑπέρ τῶν πλοίων μας πιστω-
κὰ ἀπόλοπια. ἄτινα ἀπὸ ἔτους, περίπου, ἀνέρχονται εἰς \$ 1.500,00
η πλέον.

ΧΩΡΙΣ ΠΛΑΟΥ. Το N.A.T. έξητησεν, δηπως προσκομίσωμεν πιστοποιητικά έυχαίνοντα ὅτι ὡισμένοι Δόκ. Πλοίαρχοι δὲν τυγχάνουσι πιτυχιούχοι τῆς χολής E. N. "Υδρας" οιονδήποτε στάχτη τοῦ ναυτοδίογου ἀντιτίθονται σπουδιώσεις του Πλοιάργου. Καίτοι ὑπέρειψανεν, ὅτι δὲν εἶνε ποτὶ ή ἔκδοσις πιστοποιητικῶν ἀνηντικαῦ περιχρημάνου διὰ πρόσωπα ἀδέπτων φοίτησσαντα εἰς τὴν Σχολὴν ταῦτην καὶ ἐτοίμασαν, διτὶ ή υπηργορητοὶ πιτογείων εἰς τὸ ναυτοδίογον ὑποδηλῶν, διτὶ οἱ ὑπὸ κοίσιν οὐρανοῖς κάστονται πιτυχίαν, τὸ N.A.T. ἐμιμένει εἰς τὰς ὄποιες του θεωρεῖ Στὺν δικίους πούποις ὡς μισθοδοτηθέντας μὲ τὸν ὑπὸ τῆς Ἀλλονικῆς Στιχιαρίσεως καθοιτζίσαντον ἀνώτατον μισθόν, εἰσπράττει δε ψηφός εἶπι £ 30) — ἀντὶ £ 14).

ATLANTIC SHIPPING AGENCY SHIPPING AGENTS & BROKERS

PORT - SAID
10, Sultan Hussein street
TELEPHONE 3273

Telegrams : ATLANTIC

SUEZ
Rached Street
TELEPHONE 3111

ΠΕΡΙ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

‘Η Ἐλευθέρα Ζώνη

“Ηρχισε και πάλιν ἀπό τινων ἡμερῶν ὁ θεσμὸς τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης νὰ ἀποτελῇ μίαν θετικὴν και λιγὸν ἀπόδοτικὴν πραγματικότητα διὰ τὸν πειραιών λιμενὸς. Τὸ ἐμπόριον διὰ πρώτην φοράν, κατόπιν μιᾶς 15ετίας περίου, ἀπαλλάσσεται βαθμιαῖς ἀπὸ τὴν πολύπλοκον τελωνειακὴν διατύπωσιν, τιθεμένην κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν τῆς κυριωτέρας προϋποθέσεως διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως μετὰ τοῦ ἔξωτερου, ἐνῷ συγχρόνως ὀλόκληρος ὁ διοικητικὸς μηχανισμὸς τοῦ λιμένος ἀποτελεσματικώρευν ἥδη πρὸς τὴν πλήρη ἔξυπρέτησιν τοῦ ζένου πελάτων εἶναι δινατόν νὰ στραφῇ.

“Η επανίδρυσις και ή παναγειούργια της Έλευθέρας Ζώνης του Πειραιών, ώς και τα τεθέντα ταυτοχρόνων είς ἀφεμοργήν νέα μέτρα διά των όπων απλοποιεῖται ἄφ’ ἐνὸς τὸ ισχὺν σύστημα φορτεκ-φορτωτικῆς ἔργασίας και μειούνται ἄφ’ ἔτερον, κατόπιν ωρισμένων ἐπιτυχών συνδυασμών, τὰ αποθηκευτικά δικαιώματα, ώς λεπτομερέστερον θὰ ίδωμεν ἐν συνεχείᾳ ἀποτελεῖ τὴν κυριωτέρων φάσιν τῶν ἀπό διετίας καταβαλλόμενων προσπαθειῶν διὰ τὴν πλήρη ἀποκατάστασιν τοῦ πειραιϊκοῦ λιμένος. Κατὰ τὸν τρέχοντα μῆνα, δυνάμεις νὰ εἴπωμεν, πρίξης νὰ θεμελιούται ή καλλιτέρα αὐριον τοῦ πρώτου ἐμπορονυτικοῦ μας κέντρου.

"Η Ἐλευθέρα Ζώνη εἰς τὸν Πειραιά δὲν συνιστά πλήρη οὐδέτερον τελωνειακῶν χώρων, δηλαδὴ δὲν είναι μία Ἐλευθέρα Ζώνη ιδεώδους τύπου, πόσως καὶ αἱ λειτουργούσσαι εἰς τινας ευρωπαϊκούς λιμένας. Ἐξουσα τὸν χαρακτήρα τῆς παροχῆς δύσω τὸ δυνατόν μεγαλύτερων ἐνυπηρετήσεων εἰς τὸ ἐμπόριον η συσταθεῖσα Ζώνη, ἀνταποκρίνεται πλήρως πρὸς τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα καὶ δυνατὰ ἀποτελεσματικῶς να συμβάλλῃ εἰς τὴν ἐν γένει προαγωγὴν τῆς λιμενικῆς κινήσεως. Ἀναλυτικώτερον: Εἰς τὴν καθορισθεῖσαν ὡς Ἐλευθέραν Ζώνην περιοχὴν, ὁ τελωνειακὸς ἔλεγχος ἀπώθησται ἑκτὸς τῶν δρίών αὐτῆς καὶ διενεργεῖται κατὰ τὴν ἔξοδον τοῦ ἐμπορεύματος (τὸ Τελωνεῖον εἰς τὴν θύραν). Οὕτω ἐπιτυγχάνεται γενικὸς περιορισμὸς τῶν τελωνειακῶν καὶ ποικίλων διατυπώσεων, ἐπ' ὧφελείᾳ κυρίως τοῦ παραλήπτου τοῦ ἐμπορεύματος, ἐνώ συγχρόνως δ Ὁ.Α.Π. μεταβάλλεται ἀπὸ ἀπλούς διεκπεραιωτής εἰς θεματοφύλακα τῶν φορτεσκοφόρων μένων εἰδῶν μὲ τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν φύλαξιν τῶν ὅπιων πλήρως εὐθύνεται. Ἔπιστος παρέχεται εὑρεῖα ἡ δυνατότης ἀποταμιεύσεως τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τάς ἀποθήκας τῆς Ζώνης, ὡς καὶ ἡ δυνατότης ἀναστακευασίας καὶ διαλογῆς τούτου πρὸς ἀπανεξαγωγήν.

Τά όρια της έπαναστασθείσης 'Ελευθέρας Ζώνης διὰ πρώτην φοράν ἔχαράχθησαν τόσον εὐέσως. Διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 5726)31.5.55 κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν ταῦτα ὅριζουν περιοχὴν ἔξικουμενὴν ἀπὸ τὴν ύπ' ἀριθ. 2 μεχρὶ τὴν ύπ' ἀριθ. 102 δέστρας, περιλαμβανομένου τοῦ χώρου τῶν Μονίμων Δεξαμενῶν ὡς καὶ τῶν τριῶν λιμενικῶν ἀποθήκων παρὰ τὸν "Αγιον Νικόλαον. Οὕτω θὰ ἔξιππρητηθῇ ἡ ἐπισκευαστικὴ κίνησις τοῦ λιμένος, διὸ τῆς ἐλευθέρας διακινήσεως τῶν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ εἰσαγομένων ὑλικῶν διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων, ἐνώ ἐξασφαλίζεται διὰ τὰ ἐμπορεύματα τὰ προερχόμενα ἐκ μεσογειακῶν λιμένων μία διακριτικὴ ἐπίσης μεταγείσις.

“Η κατά τὰ τόπον αὐτὸν ὥργανθείσας Ἐλευθέρα Ζώνη εἰς τὸν Πειραιᾶ, θά είναι δυνατῶν σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου νὰ καθίσταται περιστότερον ἔξυπρετικὴ διά τοῦ ἐμπόρευμα καὶ παραστῆλως, νὰ ἐπεκτείνεται εἰς ἔτερους λιμενικούς χώρους, ἐφόσον τοιούτον τι θὰ ἀπαιτήσῃ αὐλανουμένην ἢ κίνησις τοῦ λιμένως.

Καὶ ἄλλα μέτρα

“Εξουσα πάντοτε ώς βασικήν έπιδιδωξιν ή διοίκουσις τού Ο.Α.Π. την μείσωσιν τού λιμενικού κόστους και την δημιουργίαν δλων έκεινων τών προϋποθέσεων διά την ταχυτέραν και απλουστέραν διεξαγωγήν της λιμενικής έργασίας, έθεσεν εἰς έφαρμογήν ταύτοχρώνων με την ένστρειν διά της λειτουργίας της Ελευθερίας Ζώνης, μίαν σεισμον μέτεων διά τών δοτοίων έπετευχθή αφ' ένος ή μείωσις τών αποθηκευτικῶν δικκιωμάτων και πλουσιεύσησαν, αφ' έτερου, σπουαντικῶς ή έργασία τών φορτοεκδοτώσεων και τών σχετικῶν λιμενικῶν διατυπώσεων. Τὰ μέτρα ταῦτα επιτεμερέστερον έχουν ώς έξη:

Τό κρατούν εἰς τὸν λιμένον σύστημα διὰ τὸν καθορισμόν τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων θεωρεῖται ἐκ τῶν πλέον ἀπηρχαιωμένων. Δὲν καθορίζεται ὡς συμβαίνει ἐκ δόους τοῦ μεγάλους λιμένας τοῦ ἑπταετρικοῦ ὁ σχετικὸν δικαιώματα. Βάσει τοῦ ὅγκου τοῦ τοῦ βάσους τοῦ ἐμπορεύματος, ἀλλὰ μὲ βάσιν τὸ κόλον ὡς μονάδα περιλαμβάνουσαν 50 κιλά. 'Αποτελεσματικούς ἔφοδους τὰ 100 κιλά ἀποτελούν τὰ δύο κόλα, πληρώνοντα τὸ αὐτὸν ἀποθηκευτικὸν δικαιώματα μὲ τὰ 51 κιλά, τὰ δόπιστα. Ἐπίσης, θεωρούνται, ὅτι ἀποτελούν δύο κόλα, Διά σεισιδιας τοποποιήσεων, αἱ δόπισι ἐπινέχθησαν εἰς τὸν κανονισμὸν ἐπιβολῆς ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων, ρίζεται, ὅτι ἐμπορεύματα συσκευασμένα εἰς δέματα καὶ μὲ ὑπερβασίαν εἰς βάρος τὰ 25 κιλά, κατασβάλλουν τῷ ἡμισυ τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων. 'Ως βασική, δηλαδὴ, μονάδα διὰ τὴν ἐπιβολήν τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων δρίζεται, δι' ὥρισμένας κατηγορίας ἐπιπορεύματων, τὸ ἡμισυ κόλον, περιοριζομένης οὕτω τῆς ἀδίκου ἐπιβαρύνσεως τὰ 50%, ἔφοδους ἓντα μέτοπεια τοῦ βάρους 51 κιλῶν βάθυτοι γίγνονται τὴν κατασβάλλουν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων, αἵνι γένει, δέκα, ἕντες.

έν και ἡμισυ κόλουν. Αἱ τροποποίησεις αύται τοῦ κανονισμοῦ τῶν ἀποθετηκτικῶν δικαιωμάτων σημαντικῶς θὰ ὑποβιδάσουν τὸ λιμενικὸν κόστος διὰ τὸ ἐμπόρευμα χαμηλῆς κυρίως ἀξίας καὶ εὐρείας καταναλώσεως.

Διὰ τῆς ἀπλοποίησεως ἔξ αλλου τού συστήματος φορ) τικῆς ἐργασίας πρόκειται διὰ τὴν δευτέραν σειράν τῶν νέων μέτρων τὰ ὄποια ἐφόρμουθήσαν ταυτοχρόνων μὲ τὴν ἑναρξίν τῆς λειτουργίας τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης — ἐπετέλευθή ή συγχώνευσις εἰς δύο τὸν τρίων σταδίων τῆς φορτεκφορτικής ἐργασίας, ητοι εἰς τὸ στάδιον εἰς τὸ ὄποιον τὸ ἐμπόρευμα εύρισκεται «σόστο παλάγκο» καὶ εἰς τὸ στάδιον καθ' ὃ τοῦτο διακινείται εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν μέχρι τῆς ἀποθήκης καὶ ἔκειθεν μέχρι τοῦ αὐτοκινήτου.

Αἱ μικραὶ καὶ φαινομενικῶν ἀστήματοι αὐταὶ λεπτομέρειαι ἐνέχουν κεφαλιτῶν σημασίαν διά τὴν ταχείαν διεξαγωγὴν τῆς λιμενικῆς ἔργασσας καὶ διὰ τὴν ἀνάλογον μείσων τοῦ σχετικού κόστους. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, διὰ τῆς κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ἀπλουστεύσεως τῆς διαδικασίας τῶν φορτοεκφορτώσεων καθίσταται δυνατὴ ἡ ἀμεσος καταδόλη εἰς τὸν Ο.Λ.Π. τὸν διαφόρων κινητισμάτων καὶ τὸ σηματικῶς τερον, καθίσταται ἐφικτὴ ἡ ταχεία ἐκκαθάρισις τῶν σχετικῶν λογαριασμῶν, ὡς καὶ ἡ χορήγησις ἀμέσως εἰς τὸν πλοιαρχὸν ἀποδείξεως παραλαβῆς τοῦ ἐμπορεύματος. Λοιπὸν οἱ ἀνήκει τὴν βασικὴν αὐτὴν ἀπόδειξιν τὴν χορηγοῦν μετὰ παρέλευσιν ἑνὸς μηνὸς, χρονικὸν διστόπιμα τὸ ὄποιον ἔτοι ἀναγκαῖον εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ νὰ διεκπεραιώσουν ἕτοι ἀδιάλογον γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, τὰς ὄποιας τὸ ισχὺον πολυπλοκὸν σύστημα φορτοεκφορτώσεως, ἐπέδιαλε μέχρι σήμερον ὡς ἀναγκαῖσις.

Αἱ ἐπιφυλάξεις διὰ τὴν αὔριον

Αναμφισβήτητος είνε, λοιπόν, η πρόδος ήτις καθημερινώς σημειούται εἰς τὸν πειραϊκὸν λιμένα. Διὰ πρώτην φοράν οὗτος, μεταπολεμικῶς τούλαχιστον, είναι εἰς θέσιν τόσας Σιεκουλάνσεις εἰς τὸ πλοῖον, εἰς τὸ ἐμπόρευμα καὶ εἰς τὸν επιβάτων νά παράσχη καὶ διὰ πρώτην φοράν η κίνησίς του εἰς τόσον ψηλὸν ἐπίπεδα διεκυμάνθη κατά τὸ 1954 ὡς καὶ κατά τὸ τρέχον ἔτος. Κάθε, συνεπώς, αἰσιοδοξία διὰ τὸ ἔγγυς καὶ τὸ ἀπώτερον μέλλον τοῦ λιμένος, θὰ πρέπει νά θεωρηθῇ δικαιολογημένη, ἀσκεῖτο τὸ κυβερνητικὸν ἐνδιαφέρον νά παραμείνῃ ἀμέιωτον καὶ κατά τὸν ίδιον ἐπιτυχῆ τρόπον νά ἀσκηται πάντοτε η λιμενικὴ διοίκησις.

Είς τὴν αἰσιόδοξην, δύμας, αὐτῆν πρόβλεψιν τῶν λιμενικῶν μας πραγμάτων ἀντιτάσσονται καὶ ἐπιφυλάξεις τίνες, αἱ ὄποιαι, ἐὰν δὲν δύνηνται νὰ χαρακτηρίσουν ὡς ἀπαισιόδοξοι, διαπιένονται πάντως ὑπὸ ᾠρισμένων ἀνόσυχων διὰ τὴν ἀπρόσκοπον προσθευτικὴν ἔξελιξιν τοῦ πειραϊκοῦ λιμένος. Ἀπὸ μίαν δυσπιστίαν εἰς τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα καὶ ἀπὸ ἕνα ἔντονον σκεπτικισμὸν ἐκκινοῦν οἱ διαπρούντες τὰς ἐπιφυλάξεις διὰ τὸ μέλλον τοῦ Πειραιῶς. Τὸ ὄσταθές, τὸ συχνὰ ἀλλοπρόσαλλον τὸ οἰκονομικῆς μας πολιτικῆς, καὶ ἔχει ἃ μεσον τὴν ἐπιδρασιν ἐπὶ τῆς λιμενικῆς κινήσεως, εἶναι δυνατὸν νὰ ἀστρέψῃ τὰ μέχρι σήμερον ἐπιτευχθέντα, νὰ ἀφίσῃ μετεώρους πολλάς

καλάς προθέσεις καὶ νά καταστητῇ ἀνεψάριστα ἀριστα σχέδια.
Ἡ Ἰδρυσις, λ. χ., τὸν διύλιστηρίου πετρελαίου εἰς τὰ Μέγαρα, Θὰ
ήσῃ ὡς ἀποτέλεσμα νὰ φυγαδεθῆ ἀπό τὸν Πειραιά μία εἰσαγωγικὴ κί-
νησις ἐξ ἓνος ἑκατομμυρίου τριακοσίων χιλιάδων τόνων περίποτο —
τοσοῦν ὑψηλή ἥτο νὰ κινητὰς εἰσαγωγῆς ὑγρῶν καυσίμων κατὰ τὸ 1954 —
ἔφοσον τὰ πετρέλαια θὰ ἐκφορτώνωνται εἰς τὰς λιμενικὰς ἔγκατα-
τάσεις, αἱ ὅποιαι προβλέπεται νὰ δημιουργηθοῦν παρὰ τὸ διύλιστη-
ρίου εἰς τὰ Μέγαρα. Και ἐρωτᾶτοι; Τί θὰ συμβοῦ ἐστὶ αἰφνιδίων μίαν
πτωίαν ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶν εὐρεῖδη μὲν μειωμένην κατά τὸ ἔνα τρί-
πον τὴν κινησίν του καὶ μὲν μειωμένην. ἐπίσης κατά τὸ ἔνα τρίτον, τὰ

Ερωτάται, έπισσης: Τί θὰ συμβῇ εἰς τὸν πειραϊκὸν λιμένα, ἐὰν ἡ
ώρα μας καταστὴ γεωργικῶς αὐτάρκης καὶ ἀποτελεσματικῶς ὑπο-
τηριχθῇ. Εἴστω καὶ εἰς βάρος τῆς καταναλώσεως, ἡ βιομηχανικὴ πα-
ραγωγὴ; 'Ηδη ὁ σίτος ἐπαυσε πάλεον νὰ ἀποτελεῖ παράργυτα εἰς τὴν
εἰσαγωγικὴν κίνησιν τοῦ λιμένου, δῆμος καὶ ὁ σύδιρος τοῦ μπετόν ἔξη-
ντακτικὴν παραγωγὴν τοῦ υπὸ τῆς ἔγχωριον βιομηχανίας. 'Ἐξ ἀλ-
οῦ δὲ βάμβακες καὶ ἡ ὄρυζα, εἰδὴ τὰ ποικιλία, μέχρι πρὸ τίνος προσέδει-
νοι ιδιαίτερας ζωρόποτα εἰς τὰς εἰσαγωγάς στήμενον ἐνισχύουν τὴν
εισαγωγικὴν μας δραστηριότητα διχ, δημος, διὰ τοῦ λιμένος τοῦ Πει-
αιωνός. Ο βάμβακες καὶ ἡ ὄρυζα εἰσαγονται διὰ τῶν λιμένων, οἱ δόποιοι
ὑστερούνται ἔγγυες τῶν τόπων παραγωγῶν.

Αὐτοί είναι οι ἀστάθμητοι παράγοντες, οι ὅποιοι ἀνακύπτουν εἰς ἡνὶ ζωὴν ἐνδὸς μεγάλου λιμένος καὶ αὐτὰ εἰναι τὰ προβλήματα τὰ ὁσια ἀντιμετωπίζειν καὶ θάντιμετωπίση ἐνδεχομένως καὶ εἰς μεγατέραν ἔτεσται τὸ Πεισαύειν εἰς τὸ ἀμέσων προσεχεῖ μέλλον. Οἱ πασκολουθοῦντες, ὀπωδόπιπτε, μὲ σκεπτικισμὸν τὴν σημειρινὴν πρόδοσθν ἐπιτίειν φρουρούν, ηθὰ πρέπει η διοικητοὶ τοὺς Ο.Λ.Π. εἰναι ρωποτασμασμένην νὰ ἀντιμετωπίσῃ ταχέων καταστάσεις, αἱ ὅποιαι εἴται δυνατὸν νὰ θέσουν ἐν κινδύνῳ αὐτὴν τὴν ὑπόστασιν τοῦ λιμένος αἱ τοῦ μέρι κτήμερον ἀξιόλογον ἔργον της διὰ τὴν πλήρη ἀνασυγ-
τόπτην του.

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS

ГЕНІКОΙ АНТИПРОЗОПІ;

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΟΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ"

TELEGRAMS LOUCAS-JEDDAH

Η ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο ΤΡΟΠΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ

'Εκυρώθη πρό δήμερῶν ἀπὸ τὴν Βουλὴν εἰς μίαν καὶ μόνην συζήτησιν ὡς ὑπηρεσιακὸν καὶ κατεπεῖγον, καὶ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 169 τῆς 4ης 'Ιουλίου φύλλον τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως», τὸ κάθαρον νομοσχέδιον, ἀναφερόμενον εἰς τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας τῆς κτωμένης ἐπὶ Ἑλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων. Τοῦ νομοσχέδιου προτάσσεται ἡ ἔκτη εἰσηγητικὴ ἔκθεσις:

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ

'Ἐπὶ τοῦ σχεδίου νόμου περὶ τροποποίησεως τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Κ.Ν.Δ. 2689)1953.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΒΟΥΛΗΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

'Η ταχυτάτη αὐξήσις τῆς ὑπὸ Ἑλληνικῶν ἐλέγχου χωρητικότητος ἔχει δημιουργήσει ὁστόταν τὸ θέμα τῆς ἐλλείφεως τοῦ ἀποραιτήτου δι' αὐτὸν ἀριθμοῦ ὁξιωματικῶν καὶ τινῶν τουλάχιστον ἐκ τῶν εἰδικότητῶν τῶν κατωτέρων πληρωματῶν,

Συνέπεια τῆς τοιούτης ἐλλείψεως, πλοϊού φέροντος ξένας τινας σημαίας, ἀπολαμβάνοντας δὲ ἀσύνδιστος, τοποθεσίας ταῦτα εἰς εὐοίκην μοίραν ἔναντι τῶν Ἑλληνικῶν, προσφέρουσιν, εἰς τοὺς ὁξιωματικούς ίδια, μισθίους κατὸ πολὺ μεγαλυτέρους τῶν ὑπὸ τοῦ πορῷ ἡμέρας ἐλευθέρους συλλογικής συμβάσεως μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν καθωρισμένους μισθολογίους προβλεπομένων, μὲν ἀποτέλεσμα νό καθιστάται προβληματικὴ ἡ ἐπάνθροστις τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίας πλοίων, μολονότι ὄναγκοζομένων καὶ αὐτῶν καταστάλλουν ηὔγειμένους μισθίους.

'Ἐπειδὴ ἡ συνέξιος τῆς καταστάσεως ταῦτης ἔξουδετερων πασαν προσπάθειαν περὶ μειώσεως ἡ διατρηρεσία εἰς εὐλογοῦ ἐπίπεδον τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ὑποστάπτει σοδαρίων τῆς κυβερνήτηκην πολιτικήν ὅπως ἡ Ἑλληνικῆς σημαίας καταστὴ ἐλλυτική, διὰ νὰ προσελκύσῃ σύν τῷ χρόνῳ πρὸς ἐσυτὴν χωρητικότητα ἐκ τῆς νῦν ὑπὸ ξένας σημαίας τελούσης, κρίνομεν ἀποραιτήτου την ἀγρίων τῶν καταστάλλουν διὰ τὴν θεραπείαν τῆς καταστάσεως μετρῶν.

Προσβλέπεται ὅτι τροποποίησης τῶν διεστάξεων θαύματος 9 τοῦ Κ.Ν.Δ. 2689)53 τοῦ καθορίζοντος τὰ τοῦ τρόπου ὑπολογισμοῦ θαλασσίας ὑπηρεσίας τῆς κτωμένης ἐπὶ Ἑλληνικῶν καὶ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, ὥστε τοῦ λοιποῦ ἡ ἐπὶ τῶν τελευταίων τούτων πλοίων ἀποκτομενὴ ὑπηρεσία νὰ λογίζεται μὲν εἰς τὸ ἀκέραιον ὡς συντετριψίας παρὰ τὸ Ναυτικό 'Απορρήτου Ταμείων, μειομένη δὲ κατὰ τὸ τρίτον προκειμένου περὶ συμπληρώσεως προσόντων πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεκτικοῦ ναυτικῆς ἱκανότητος.

Διὰ τῆς μεταδοθῆτος ταῦτης, ἡ ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου ὑπηρεσία προστατεύεται, καθιστομένη προτιμήτη πρὸς συντηρησιν προσόντων δι', ἀπόκτησιν ἀποδεκτικοῦ, ἔναντι τῆς ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξένας σημαίας τοιούτης καὶ οὕτω ἐλπίζομεν, ὅτι ἡ προσφορά ναυτικῶν θὰ εἶναι μεγαλυτέρα διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον.

Τοιούτου είναι τὸ ὑποβελόμενον σχέδιον νόμου τὸ ὅποιον παρακαλοῦμεν ὅπως τούχη τῆς ὑμέτερας ἔγκρισεως εἰς μίαν καὶ μόνην κατ' ἄρχην κατ' ὄρθρον καὶ σύνολον συζήτησιν, χαρακτηρίζομενον ὡς ὑπηρεσιακὸν καὶ ἐπείγον.

'Ἐν 'Αθήναις τῇ 8ῃ 'Ιουνίου 1955

'Ο ἐπὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας 'Υπουργός

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

Περὶ τροποποίησεως τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Κ.Ν.Δ. 2689)63. ('Ως ἔτροπο-ποίηθη ὑπὸ τῆς Κοινούδουλευτικῆς 'Επιτροπῆς καὶ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας).

'Ἄρθρον μάνον.

1. 'Η παράγραφος 3, ἐδάφ. α', τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Κ.Ν.Δ. 2689)53, ἀντικεθίσταται ὡς ἔξης:

«α', 'Ολόκληρος μὲν, ἐὰν διηνύθη ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, περὶ ὃν τὸ ἄδραιον α', τῆς παραγράφου 1, τοῦ παρόντος ἄρθρου, κατὰ τὰ δύο τρίτα δέ, ἡ διαυμοένη ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος καὶ ἐφεξῆς ἐπὶ πλοίων περὶ ὃν τὸ ἄδραιον β', τῆς αὐτῆς παραγράφου 1 καὶ μέχρι συμπληρώσεως τοῦ συνόλου τῶν προσόντων θαλασσίας ὑπηρεσίας».

2. Θαλασσίας ὑπηρεσίας, ἐπὶ πλοίον ὑπὸ ξένας σημαίας, ἀποκτηθεῖσα μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, λογίζεται ὡς αἱ μέχρι τοῦδε ισχύσασαι διατάξεις προέβλεπον.

3. 'Η παράγραφος 5 τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Κ.Ν.Δ. 2689)53, ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης:

«5. 'Η ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν κτωμένη ὑπηρεσία λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν, μόνον ἐφόσον πιστοποιεῖται κατὰ τὰ ἐπὶ τῆς ἐπομένης παραγράφῳ ὄριζομενα καὶ ἔχει ἐξαγορασθῆ ἐπὶ τὸ ἀκέραιον ὡς συντάξιμος παρά τὸ Ν.Α.Τ. καὶ λοιποῖς Ταμείοις.

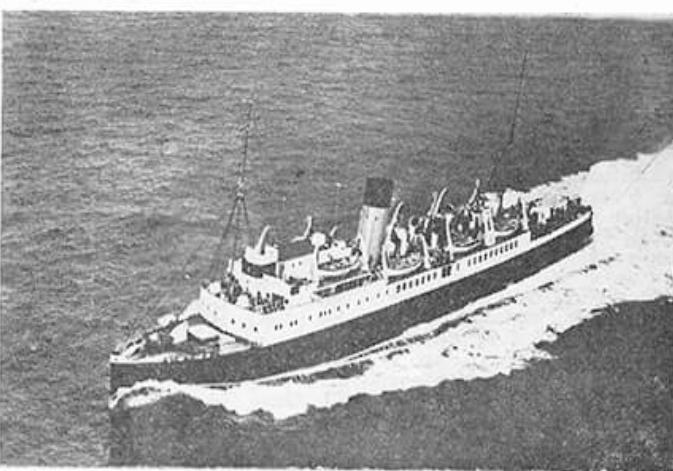
'Ἐν 'Αθήναις τῇ 6ῃ 'Ιουνίου 1955

'Ο ἐπὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας 'Υπουργός

"ΦΡΥΝΗ": ΤΟ ΤΑΧΥΤΑΤΟΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ ΜΑΣ ΣΚΑΦΟΣ

'Ἀπέττε, πράγματι, ἡ ἀκτοπλοσύσα ναυτιλία ἔνα λαμπτρὸν ἐπίβατηγὸν σκέπτος, τὸ «Φρύνη», τοῦ κ. 'Ι. Λάτση. Τάς συγκοινωνιακάς ἀναγκαὶ τῶν νήσων τοῦ Αίγαίου, τῆς Κρήτης καὶ τῶν Κυκλαδῶν πρόκειται ἀπόδοτικώτατα θὰ ἔξυπηρτησῃ. Θά προσφέρῃ εἰς τὸ ταξίδευσον κοινὸν πολὺ περισσότερα τῶν ὄσων δικαιολογούν τὸ χαμηλὸν ναυλολόγιον καὶ ἡ περιωρισμένη κίνησης κατὰ τοὺς ἐνέσια μῆνας τοῦ ἔτους. Μὲ τὴν ἀγοράν τοῦ «Φρύνη», κερδίει, ἀσφαλῶς, ἡ συγκοινωνιακή μας ὑπόθεσις, χωρὶς νὰ ἡμιτορῇ τις νέες εἰπη, διὰ ἀνάλογα θὰ ἀποκομιστῇ καὶ ὁ ἐφοπλιστής του κέρδη, ὁ ἀνήσυχος κ. Λάτσης. Δὲν δέλπομεν πῶς θὰ πληρωθῇ ἡ πρωτοφανής διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν ταχύτης τῶν 23 μιλίων, τὴν διόποισσαν θὰ ἀναπτύσσῃ τὸ «Φρύνη» κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν τακτικῶν του δρομολογίων.

Τὸν παράγοντα αὐτὸν, ἀκριβῶς, τῆς ταχύτητος, ἐν συνδυασμῷ, βεβαίως, καὶ πρὸ τὰ πολλὰ ἄλλα πλεονεκτήματα τοῦ νέου σκάφους, σκέπτεται νὰ ἐκμεταλλεύθῃ ὁ κ. Λάτσης κατὰ τὸν ριζοσπαστικώτερον διάταξιν τοῦ καθερωμένα εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν τρόπον. 'Ημερήσια ταχύτητας ταξίδευσης τοῦ μίλαδιας τοῦ «Φρύνη» πρὸς τὰς νήσους. Μὲ τὰ εἴκοσι τρία του μίλαδια.



λια καὶ τὰς μικρὰς σχετικῶς ἀποστάσεις, ποὺ πρόκειται νὰ διατρέχῃ, ἡ ἐπικοινωνία μὲ τὴν Μυτιλήνη, τὴν Χίον, τὴν Κρήτην, ὅπως καὶ τὰς Κυκλαδας. θὰ είνει ζήτημα ἐλαχιστού πλέον ὡρῶν.

Ο δύκος τοῦ σκάφους — 2.500 τόνων γκρός — ἡ μεγάλη εύρυχωρία τῶν κοινοχρήστων χώρων του, ἡ εύστάθεια καὶ ἡ ἴσχυροτάτη κατασκευὴ του ἀπέτιζεται νὰ φέρουν πρὸς τὴν θαλάσσαν τὸ πολὺ πλήθος καὶ αὐτοὺς ἀκόμη, ποὺ τὴν ἀποφεύγουν, ποὺ δὲν ἔγγρωρισαν τὸν θαλάσσιον τουρισμὸν.

Εἰς τὸν παράγοντα αὐτὸν τῆς μεγαλυτέρας κινήσεως, στηρίζει ὁ κ. Λάτσης τὰς ἐπιχειρηματικάς του ἀπλίδας. Θέλει νὰ ἐφαρμόσῃ καὶ εἰς τὴν νέαν του προστιμέναι, τὴν ἐκτάκτως διαπανηράκαν καθ' ἡμέρα, διὰ τὸ ἄλλο, τὸ ὑποδειγματικὸν του σκάφους, τὸ «Νεράϊδα», ἐπειχέρησε καὶ ἐπέτυχεν εἰς τὸν Ἀργοσαρωνικὸν. Διήγειρε τῶν πολλῶν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὰ ταξίδια πρὸς τὰς νήσους, ἐδημοιούργησε νέαν ιδικήν του κίνησιν. Τὰ ἡμέρασια ταχύτατα ταξίδια πρὸς τὰς νήσους τοῦ Αίγαίου θὰ ἀποτελέσουν μίαν καὶ λαμπρήν πιστοποιίαν τοῦ τρόπου. Διὰ τὸν ἀπιθάνητον θὰ είνει, ἀσφαλῶς, ὑπόθεσις συμφέρουσα, διὰ τὸν περιηγητὸν τὸ ταξίδιον περισσότερον ἀπολαυστικόν. Διὰ τὴν ἀπικείμενην, διῶρα, διὰ τὸ σύνολον τῆς ἀκτοπλούσσας ναυτιλίας τὰς ἔσοδα δὲν προβλέπεται νὰ είνει ἀνάλογα; οἱ εἰσπραττόμενοι ναῦλοι ἀπὸ τὸν τὸν ἀπιθάνητον τῆς τρίτης καὶ τῆς τουριστικῆς θέσεως δὲν θὰ καλύπτουν τὰς δαπάνας τῶν πλοίων. Παντοῦ, εἰς τὸ ἔξωτερικόν, δλά τὰς γραμμάτας, διὰ τὰς νησιών της μεγαλύτερης υφίσταται, τὸ ναυλολόγιον διὰ τὰ ταχέα ἡμερήσια ταξίδια.

Όπωσδηποτε, τὸ «Φρύνη», χάρις εἰς τὰ πλεονεκτήματά του, θὰ καινοτομήσῃ. Τοῦ εὐγόμεθα νὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὴν νέαν του σταδιοδρομίαν εἰς τὰ ἐλληνικὰ πελάγη. Τυχέρων θὰ είνει καὶ διὰ τὸν νέον του ιδιοκτήτην. Πιστεύεται, δική ἀδικαιολογήτως, διὰ τὸ σκάφος γεννώνται μὲ τὴν τύχην των καὶ αὐτῆς τὰ ἀκολουθεῖ μέχρι τοῦ πέρστος της τῆς υπηρεσίας των. Τὸ «Φρύνη» ἐγγύοισε τὴν σκληρότητα τῶν τελευταίων πολέμου, τορπιλισμούς, βομβαρδισμούς καὶ τρικυμίας, ἐξῆλθε δ' ἀνέπταφον ἀπὸ δόλας τὰς περιττείας. Θὰ κατισχύσῃ, ἀσφαλῶς, καὶ τῶν ἐδῶ πρώτων δυσχερειῶν, θὰ διασπάντων τὸ μέλλον του.

HELLENIC SHIPSTORES

BREMEN

NIC. FOTOU & J. HEYKE

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια τράνζιτ
ύλικα μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office :
Bremen 8, Nordstr. 344)46
Telefon 838867

Night phone :
N. Fotou 83095
J. Heyke 20502
Cables: Fotou, Bremen

WHOLESALE SHIPCHANDLERS

HAMBURG 11

FREEPORT, BROOK 6

TELEF: 33 73 50 - 33 73 58 - 33 73 59

TELEGRAMS : SCHAARMEYER—HAMBURG

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Η Α.Μ. Η ΛΟΓΙΚΗ

Μιά πολύ μεγάλη εύχαριστηση μού προσέφερε τότε τον θέμας των «Ναυτικών Χρονικών» τής 15ης Ιουνίου, με το γράμμα του κ. Ν. «Ηλιοπούλου» από το Λονδίνον. «Ο επιστολογράφος απάντησε» αλληλέπιστολή που είδε τότε η φωτιά της δημοσιότητος στις ίδιες στήλες, πρό μηνών και ήταν σχετική με την συνεχιζόμενη κατά του Λιμενικού Σώματος έπιθεσιν.

Δεν άξιζε να μην μουευθούν έδω τα καθέκαστα της διαμαχής, ούτε οι διαξιφισμοί τών τρίτων στόν καυγά. «Η ύποθεσις, άλλωστε, έγινε τόσον γνωστή και κανενός δεν διαφεύγουν τα έλατηρια. Έπανελήφθη, διά μίαν άκμην, φοράν, κοντά στις τόσες προηγουμένες, ή ωραγωμένη έπιθεσις τών άξιωματικών του Β. Ν. κατά την Λιμενικών, μέ αντικειμενικό σκοπό την διαλύσι του Σώματος και την διεκδίκησην υπέρ της διαδοχής, για να εύρυνουν κάπως τους ορίζοντες της δικής τους σταδιοδρομίας.

Άυτό είναι τόθεμα. Γύρω από αυτή την έκστρατεία πολλοί προσήλθονταν οι τρίτοι έθελονται, με άναλογους έκατερων διαθέσεις. Χύμα οι δικολαβισμοί, ή φιλολογία, τό πνεύμα. «Ένας, μάλιστα, ένηργησε, όπως λέγει, δημοψήφισμα μεταξύ του πληρώματος του πλοίου του — είνε Πλοιάρχος — με άποτελέσμα νά ψηφίσουν και οι τρίτοι τόπλα. Δικαιώματα τους. Νομίμως, ομως, διτί έμας πολύ μάς άπησχόλησε και πολύ ίσως μάς έξημισε αύτη ή άδικαιολόγητη παρέμβασις. Υπάρχουν και σοδαρώτερα θέματα, που άξιον την προσοχή μας.

Όκ. «Ηλιόπουλος δέν ξεχωρίζει Λιμενικούς, Μαχίμους, Πολιτικούς υπαλλήλους. «Ολοι είναι ένα πράγμα, έφη» δύον δύον τους πρόσεκται νά είνε Έλληνες. Οι δέν Έλληνες έχουν μέν άκριδέστατη άναλογια τά ίδια ποσοτά ικανότητων, ανικανοτήτων, προτερημάτων, έλαττωμάτων, έργατηκότης, τεμπελιάς, ένδιαφέροντος και άδιαφορίας.

Όλα τα Κράτη, πού έχουν Ναυτιλία, έχουν και κάποια όργάνωση γιά την παρακολούθηση της. «Άλλοι της δίδουν μορφή πολιτική. Άλλοι στρατιωτική και άλλοι οικονομική. Εμείς έδιαλέξαμε την μέση δόμο, με την όργάνωση ένός Σώματος, του Λιμενικού, που είνε ελίγο απ' δύσα. Δέν νομίζω νά περιπτεύει, έκτος αν άκολουθουμε άλλες θεωρίες, που άχρητευουν κάθε αρχή και κάθε παρακολούθηση. Αύτο έλαχιστοι θά τό θέλουν και άσφαλως μεταξύ των δέν μπορεί νά συγκαταλέγεται ό ένεργησας τό περίφαμα δημοψήφισμα Πλοιάρχος, άφού, άλλωστε, ο ίδιος έπιζητει έντονωτερη στρατιωτική μορφή στο σύστημα διοικήσεως της Ναυτιλίας μας.

Πράγματι, ύπηρεν Λιμενικοί σκάρτοι, πού, μάλιστα, έφθασαν έως τά άνωτα σκαλοπάτια της ιεραρχίας του Σώματος. Παραλλήλως και άναμφισθήτητα ύπηρεν και διαμάντια, πρός τους όποιους κάτι οφείλει η Ναυτιλία μας κατά τό έλληνικό Κράτος. Πιθανόν, η φαινόμενο νά συνεχίζεται και, δέν ίσως, συνεχίζεται, έφη» δύον αύτη τη γωνιά της Ευρώπης συνεχίζουμε νά την κατοικούμε έμεις οι Έλληνες, με τις συγκρούμενες ιδιότητές μας.

Τό μόνο, που πρέπει νά μάς άπασχολή, δύον λέμε, διτί μάς ένδιαφέρει τό θέμα ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, είνε τη συνεχές, κατά τό δυνατόν, έκαθαρίσμα προσώπων.

Καθηκόν άλλων μας είνε και άξιεπαινοι θά είμαστε; δται μπορούμε νά καταγγέλλουμε κάθε έπιβλαθη περίπτωση. «Οχι, δύως, κρυπτόμενοι πίσω από άνωμείς και φιλολογούντες άδεσπτα και άνευθυνά. Όύτε χρησιμοποιούντες πειστήρια σάν και αύτό του δημοψήφισμας, που μεταφέρουν τόν γράφοντα και τόν άναγνωστη σε πολύ ριχές, αν δχι ζετούπωτες, περιοχές.

Πρό παντός, δύως, λέει ο κ. «Ηλιόπουλος, πρέπει νά ρίξουμε και μία ματιά στόν έαυτό μας. Είμαστε σε θέση νά κρίνουμε; «Έχουμε δίκιο στά παράπονά μας; Είμαστε άμεμπτοι στό δικό μας περιβάλλον, ώστε νά μάς περισσεύει δύναμη νά νοικοκυρώψουμε άλλους και, μάλιστα, τους διοικούντας από πληρότερα σκαλιά;

Θά έκαναμε πολύ καλλίτερα, αν πρότοτα-πρώτα έτακτοποιούσαμε τό περιβάλλον μας, τό δέ δημοψήφισμα νά άφωρούσε τό πρόσωπο μας. Είμαστε οι τέλειοι; Είμαστε οι έκλεκτοι; Είμαστε οι έπιθυμητοι στό δημοψήφισμα; Είμαστε οι καλλίτεροι γιά τό καράβι και γιά την έπιχειρηση; «Άν αύτό τό κατορθώσουμε και αν μπορούμε νά τό άποδείξουμε με θετικά αποτελέσματα, τότε θά μπορέσουμε νά βαδίσουμε μέ άσφαλτερα, σταθερώτερα και συντομώτερα δύναμα πρός τόν πολιτισμό και τήν πρόσδο, αν, πράγματι, μάς ένδιαφέρουν αύτες οι κατευθύνσεις.

«Ο μέγας Κομφούκιος κάτι τέτοιο είπε στούς Κινέζους πρίν τόν θεοποίησουν. «Ηταν μάτι έποικη, πού οι άνθρωποι, άφού έλισαν, καθώς φαίνεται, δύα τους τά ζητήματα και τά προβλήματα, έβαλαν πλώρη και καταπιάστηκαν νά λύσουν τό μυστήριο του σύμπαντος. Τόν θεού άβληκαν νά άνακαλύψουν και νά τόν άποκαλύψουν,

—Δυστυχισμένοι, τους είπε ο Αναστολίτης σοφός. Χαμένος πάει ο

κόπος σας. Μάταιη είνε ή σπαζοκεφαλία σας. Ό θεος δρίσκεται μοιρασμένος κομματάκι-κομματάκι στόν καθένα μας. Αύτή τή λίγη μαγιά τής Θεότητος, που έχουμε, αν τήν άφίσουμε νά επιδράση σ' όλο μας τό κορμί και νά έξαγνησή δηλη μας τήν ύπόστασι, τότε τόν πλησιάζουμε τό πραγματικό Θεό και τόν δρίσκουμε.

Μέ αλλα λόγια, φτιάχτε πρώτα τόν έαυτό σας, γίνετε καλοί και ώφελιμοι, πλησιάστε, δύον τό δυνατό, τήν τελείτητα. Και τότε θέος θά προβάλη μόνος του, χωρίς μελέτες, χωρίς σπαζοκεφαλίες, χωρίς αύθαιρετες θεωρίες.

—Φτιάχτε και σύ, Καπετάνιε, πρώτα τό καράβι σου και τόν έαυτό σου. Γίνου και σύ και οι συνάδελφοι σου υποδειγματικοί στήν άποστολή σας. Τό ίδιο ής κάμουν δύον δούσι λένε, άλλα και πιστεύουν στήν μεγάλη ύπόθεσι τής Ελληνικής Ναυτιλίας και άκομα δύοι αγαπούν κόθε τό έλληνικό. «Άς φροντίσουμε δύον μάτι τέτοια προστάθεια νά τήν κάνουμε σύστημα, μόδα, υποχρέωσι. Και νά είμαστε δέναιοι, διτί θά μεγαλουργήσουμε, όπως, πράγματι, μεγαλουργήσουμε, στήν καταφέρνουμε τά αποβάλλουμε τά δαιμονία από τό κουφάρι μας.

Δέν πειράζει, διν μάς διοικούν οι Λιμενικοί. Ό πολὺς θόρυβος γίνεται από προσωπικές άντιπάθειες ή προσωπικές συμπάθειες. «Οτι γίνεται μέ τον Λιμενικούς, θά έπαναληθη με οιανδήποτε μορφή και αν προσέθουν αλλοί στήν Διοίκηση.

Και επειδή άρχισαμε τής ιστορίες, άκουστε και μάτιν άλλη, που δέν είνε ούτε τής έποχης του Κομφούκιού, ούτε στήν μακρυνή τήν Κίνα άναγεται.

Κάποτε ή Ναυτική Όμοσπονδιά, άγανακτισμένη που τά διάφορά της ζητήματα δέν εύρισκαν τήν έπιθυμητή λύση κατά που ήθελε, πήρε μιά μεγάλη και ιστορική άπόφασι: Νά μεταφέρουμε τά έργατικά μας συμφέροντα στό Υπουργεία τής Έργασίας. «Υπερεψηφίσθη μάτι πρότασις, κατεχειροκροτήθησαν οι ρήτορες, σκαρώθηκαν τά ύπομνηματα, μπήκαν τά χαρτόσημα, οι υπογραφές και οι σφραγίδες και οι «Έκτελεστικόι» πήραν τήν άγουσταν πρός τήν δύον Μπουμπουλίνας στήν Αθήνα, όπου τό Υπουργείο της Έργασίας.

Πύριμα συνθήματα δέν άνεμιζαν στήν θαρραλέα τήν πορεία : «Κάτω οι γαλονάδες!... Μακριά απ' τά παθόλουμα!... Κατάρα στούς Λιμενικούς!...». «Ως που φθάσαμε στήν προθάλαμο του ύπουργου και περιμέναμε τή σειρά μας, για νά άκουσθημε. Τή στιγμή, δύως, έκεινη μάς έπιληστασέ ένας άλλος «Έκτελεστικός» άλλης όργανωσες, «Ηταν ο πρόεδρος τών Πρακτορειακών Υπαλλήλων, πού, ώς γνωστόν, ύπαγοντα στό Υπουργείο της Έργασίας.

Όταν άκουσε τό σκοτώ τής παρουσίας μας έκει, τήν έπιασαν σπασμωδικά γέλια. «Υστερά εγγάλει και αύτός ένα άλλο ύπομνημα από τήν τοπή του. Είχε και αύτό ύπογραφές, είχε χαρτόσημα, είχε και σφραγίδες. Λύτοι ζητούσαν νά φύγουν από τό Υπουργείο της Έργασίας και ώς ναυτικός όργανισμα νά ύπαχθη στό Υπουργείο τής Εμπορικής Ναυτιλίας!... Φαίνεται δέ οτι τά έπιχειρήματα, πού μπρέθεται ήσαν πειτοκάτωρα από τά δικά μας, γιατί σε λίγο άμφοτέρες οι δύμαδες τών «Έκτελεστικών» πέραναμε πάλι τό δρόμο τής έπιστροφής.

* * *

«Οσα γράφει στό γράμμα του ο κ. «Ηλιόπουλος έξιζε νά διαβασθούν από άλλους δύοι νομίζουν, διτί έχουν λίγη κρίση και περισσότερο ένδιαφέρον γιά τή Ναυτιλία μας. Πού, θά ώφεληθούν. «Η θεραπεία τών κακώς κειμένων και ή αποκατάστασις άριστης διοικήσεως δέν προσκόπτει στούς Λιμενικούς. Προσκόπτει στό άδιαπαθαγόγυητον του έλληνικού λαού και στήν κυβερνητική πολιτική τού πόπου, πού δέν κατώρθωσε ώς τώρα νά συλλάβη τό μεγάλο θέμα ΝΑΥΤΙΛΙΑ.

Ούτε τό σύστημα, ούτε τά σχήματα θάστηνε τής ζημίας. Ούτε πάντα τά ίδια θά έχουμε.

Δέν έρωνμαι, διτί και έγω έξεδηλωσα τήν εύχη νά αποβάλη τό Λιμενικό Σώμα τόν στρατιωτικό του χαρακτήρα. Ούτε μετανοώ, ούτε άλλας ίδεες.

Πιστεύω, διτί κοντά στά πολλά έλαττωματα τής Φυλής μας είνε και τότο : Πάρτε τόν καλλίτερο Χριστιανό και φορέστε του μιά στολή, δάλτε του στό μανίκι και ένα σειρίτι. Κάμετέ τον Δεκανέα, Διόπο, Αρχιφύλακα Τελωνείου, Αρχιφύλακα Φυλακών, Υπερωματορχη. Τόν γάστε. «Επήλθε πλήρης ή διαφοροποίησης στόν χαρακτήρα του. Σάς βλέπει πά σαν μυήγα και άνδρογυνας στά σέρεται. Μήπως είνε φέματα; «Άπο έκει μόνο ξεκινώντας, λέω, πώς θά ήταν καλλίτερο νά έξαφανισθη αύτή ή μικρή στάξια από ένα σκάφος, που μόνο με έιρηνοικούς πολίτες έχει συναλλάγεις. Θά έλεγα δέ οτι τό μέτρο τόπου νά έφαρμοσθη μόνο στό φυτόριο.

«Οσοι φόρεσαν γαλόνια, άπεκτησαν πιά τήν συνήθεια και κάθε μεταβολή συνέπατε κάποια ταπείνωσι, πού θά κριθή «άδικία». «Άς τά διαποτήσουν και ές τά καίρωνται. Πόσο θά κείνουν;

«Άλλα ή Ναυτιλία θά μείνη και θά διασιωτέται. Τής έξιζε ή έξυγιασις και ή απολαγή από καθέ, έστω και άσημαντο, έμποδίο. «Ετοί θά πάψουν και οι άξιωματοι Β. Ν. νά τήν διέπουν σάν δικό τους ζωτικό χώρο, θά πάψουν δέ και οι άργοχθοι νά σχολούνται μέ δημοψήφισματα, πειριορίζομενοι στά σταυρόλεξα και άλλα πατινήδια.

Μέ τήν έξεσάντη, δύως, τής στρατιωτικής μορφής, δέν υπόσχομαι και τήν θεραπεία κάθε άνωμαλίας. «Η θεραπεία εύνοισκεται σέ δύσα σας σημειώνει στό γράμμα του ή καλός έκ Λονδίνου έπιστολογράφος. Εύρισκεται και έδω, όπως και σέ κάθε θέμα, στήν οιάστης Λογική.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Telephones:
Day: HASTings 9327
Night: FAirmont 2002

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIES LTD.

Main Office and Warehouse :
1869 POWELL STREET

VANCOUVER 6, B.C.,
CANADA

AIAΣ X. KOZOMPOULIDΗΣ

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ "ΤΡΑΜΠΟΣ,,

ΑΙΣΘΗΤΗ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΟΥ

Οι γνωστοί περὶ ναυτικῶν ζητημάτων ἐμπειρογνώμονες «Οὐέστον Λτδ» τοῦ Λονδίνου, ἐδημοσίευσαν πρὸ τίνος τὴν ύπ' ἀριθ. 38 ἔγκυκλιον ἔκθεσίν των, περιέχουσαν ἀνάλυσιν τῆς συνθέσεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπων, ὡς οὗτος παρουσιάζεται κατὰ Μάρτιον τοῦ τρέχοντος ἔτους. «Οπας καὶ ἡ ἀντίστοιχος διὰ τὰ παρελθόντα ἔτος ἔκθεσις, οὕτω καὶ ἡ ἐφετεινὴ ἀναφέρεται: εἰς σκάφη χωρητικότητος 4000 τόνων d.w. καὶ ὄνω. Εἰς τὴν ἀνάλυσιν δὲν περιλαμβάνονται τὰ εἰδικῶν ναυπηγημένα πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν σιδηρομεταλλεύματος, καθὼς καὶ ἐκεῖνα ἀπὸ τὰ συνήθη τράμπων, ἀτίνα κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡττησθεῖσαν πασχολούνται εἰς μεταφορὰν σιδηρομεταλλεύματος. Έξηρθεῖσαν ἐπίσης ἀπὸ τὴν ἀνάλυσιν δὲ ἐφεδρικὸς στόλος τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ τὸ τοννάς τῶν υψηλῆς κλάσεως τράμπων, ἀτίνα χρησιμοποιούνται εἰς «λάϊνερς» ὑπηρεσίας.

Ο κατωτέρω πίνακας ἐμφανίζει τὴν ἐφετεινὴν σύνθεσιν τοῦ στόλου τῶν τράμπων, κατὰ σημαίας καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν περυσινὴν. «Η Μεγάλη Βρετανία παραμένει πάντοτε ἔχουσα τὰ περισσότερα τράμπων, μολονότι ὁ στόλος τῆς, αὐτοῦ καθ' ἐστούν, παρουσιάζει ἐφέτος μείωσιν εἰς τοννάς, ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους:

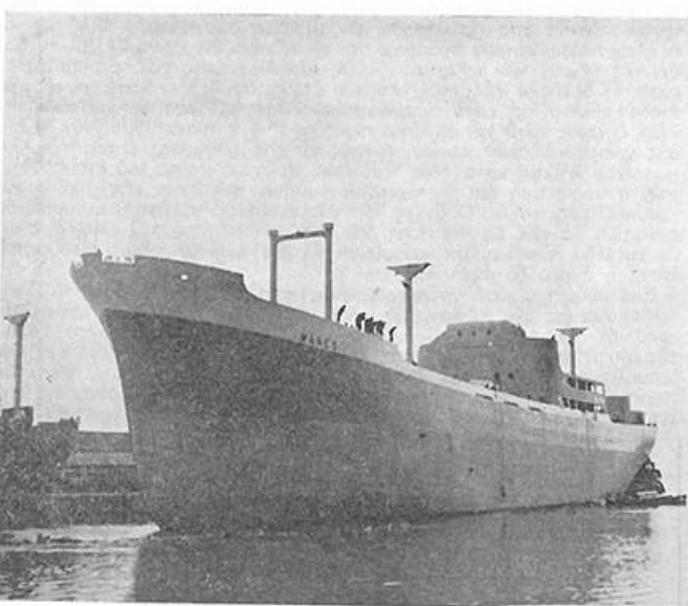
	1954	1955	1954	1955
ΧΩΡΑΙ	(τ. d.w.)	(τ. d.w.)	ΧΩΡΑΙ	(τ. d.w.)
Μεγ. Βρετανία	4.245.000	4.094.000	Σουηδία	238.000
Ιταλία	1.912.000	2.066.000	Δανία	179.000
Παναμάς	1.743.000	1.943.000	Φιλιππίνες	219.000
Ην. Πολιτείαι	1.233.000	897.000	Ονδούρα	177.000
Ἐλλάς	1.126.000	1.181.000	Κοσταρίκα	151.000
Ιαπωνία	900.000	1.027.000	Ελβετία	98.000
Νορβηγία	854.000	859.000	Γαλλία	96.000
Γερμανία	589.000	681.000	Ισπανία	105.000
Λίβερπορτ	551.000	1.942.000	Τουρκία	90.000
Ολλανδία	305.000	342.000	Λοιποί χώραι	184.000

Γενικὸν σύνολον τράμπων τοννάς: 14.995.000 16.797.000

Η μεταβολὴ τῆς νομοθεσίας εἰς τὰς Ήνωμένων Πολιτείας ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μειωσην τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν τράμπων καὶ ἀντιθέτως τὴν διόγκωσιν τῆς ἀντίστοιχου ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν χωρητικότητος. Ο Παναμᾶς καὶ ἡ Λίβερπορτ καταλαμβάνουν τὴν τρίτην καὶ τετάρτην θέσιν μεταξὺ τῶν χωρῶν, αἱ ὅποιαι κατέχουν στόλους ἐκ τράμπων σκαφῶν, ἐνώ την δευτέραν θέσιν κατέχει ἡ Ἰταλία. Πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ αὔξησις τῆς λιβεριανῆς σημαίας ὑπερβαίνει τὸ τοννάς, καθ' ὃ ἐμειώθη ἡ σημαία τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν. Οφείλεται τούτῳ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι πέραν τῶν μεταφερόντων εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ἀτίνα εύρισκον ἐπὶ μακρῷ χρόνῳ παραπλησμένα, προσετέθησαν εἰς τὴν ἐν λόγῳ σημαίαν καὶ ἀρκετά ἄλλα ξένα σκάφη, ἀτίνα οἱ ἀγορασταὶ τῶν τὰ ἐνέγραψαν εἰς τὸ υπολόγιον τῆς Μονρόβιας. Διευκρινίζεται ἀκόμη εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι τὰ μεταφερόντα εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ἀμερικανικὰ σκάφη, δὲν είχαν περιληφθῆ ἐις τὴν ἔκθεσιν τοῦ 1954, διότι δὲν εἶχε καταστῆ δυνατὸν νὰ ἔξαριθμῇ ἡ ἀπασχόλησης τῶν. Κατά τινα δύνην ἀποφινει, τὰ ἐν λόγῳ σκάφη ἀντιπροσωπεύουν οὐσιαστικὴν καθαρὰν αὔξησιν χωρητικότητος καὶ οὐχὶ ἀπλῶς μεταφορὰν ἀπὸ μιᾶς σημαίας εἰς ἄλλην. Τὸ γεγονός τούτο ἐνδέχεται μεταγενεστέρως, νὰ καταστῇ σημαντικόν, ἂν αἱ ναυλαγοραὶ στραφοῦν εἰς ἄκρων πρὸς τὰ κάτω, διότι εἰναι πιθανότερον, ὅτι τὰ πλοῖα ταῦτα βά παραμείνουν ἐργαζόμενα, ἔστω καὶ μὲ καυηλούς ναύλους. Τούτο ἵσως καὶ ἡ ἀποτελὴ τὴν πλέον ἀπαισιδόδοξον πλευράν δῆλης τῆς τελευταίας διογκώσεως τῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας.

Ο ἐπόμενος πίνακας ἐμφανίζει πῶς ὁ παγκοσμίος στόλος τῶν τράμπων ἔφθασεν εἰς τὸ ἐφετεινὸν του ἐπίπεδον, ἐκκινῶν ἀπὸ τὸ ἀντίστοιχον ἐπί-

Η ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΣ ΕΠΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΥ



Απὸ τῶν ἐσχαρῶν τῶν ναυπηγείων Μπερντάϊλαντ τῆς Σκωτίας, καθειλκύσθη τὴν 23ην Μαΐου τὸ τρίτον κατὰ σειράν νεότευκτον φορτηγὸν ἐταιρίας, τελούσης ὑπὸ τὴν δισχείρισιν τοῦ κ. N. Εύσταθίου, τόνων d.w. 12.500. Ἀνάδοχος αὐτοῦ παρέστη ἡ ὀκταετῆς θυγάτηρ τοῦ κ. Μιχαὴλ N. Εύσταθίου Μαριέττα. Εἰς τὸ σκάφος ἐδόθη τὸ δύνομα «Μανές». Η «Ελληνικὴ σημαία κυματίζει ἐπ' αὐτοῦ. Εἰς τὴν ἀνωτέρω εἰκόνα τὸ σκάφος μετὰ τὴν καθέλκυσίν του, παραπλεύρως δὲ ἡ παραστᾶσα κατ' αὐτὴν Οἰκογένεια τοῦ κ. N. Εύσταθίου.

πεδον τοῦ 1954:

Στόλος κατὰ Μάρτιον τοῦ 1954:	14.995.000
Νέαι ναυπηγήσεις ἔκτοτε	434.500
Σημειωθεῖσαι διαλύσεις	286.500..... 148.000
Μετατροπαὶ δεξαμενοπλοίων	178.000
Πρώνι λάϊνερς	581.000
Πάνσαντα να μεταφέρουν μεταλλεύματα	340.000
Λοιπαὶ περιπτώσεις	555.000..... 1.654.000

Σύνολον τράμπων τοννάς d.w. κατὰ Μάρτιον 1955: 16.797.000

Δέν ἡτο βεβαιῶς ἀσθηματον τὸ ἐπὶ πλέον τοννάς, ὅπερ ἀφήκει ν διαφορά τῶν διαλιθεντῶν σκαφῶν, ἔναντι τοῦ τοννάς τῶν νεότευκτων. Ἀλλα, δῆμως, πηγαὶ ὑπῆρχαν σημαντικῶτεραι διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ στόλου τῶν τράμπων. Οὕτω, ἡ μετατροπὴ κυρίως «λίμπερτς-τανκέρς» διά ἑπτὸν φορτιον, ὑπῆρχεν εἰς ἄπο τοῦσδε σοδαρωτέρων παράγοντας τῆς αὔξησεως, εἰναι δὲ πιθανόν, ὅτι καὶ εἰς τὸ μέλλον ἡ δῆμας αὐτῆς θα αποτελῇ μίαν ἀπὸ τὰς μεγαλύτερὰς πηγὰς αὔξησεως, μολονότι πολλὰ, ἀναμφίδωλα, λίμπερτς, μετεπτάποσαν μᾶλλον εἰς εἰδικὰ μεταλλοφόρα, παρὰ εἰς τράμπων. Ηρώη φορτηγά-λάϊνερς ἔξ αλλου, ἀπετέλεσαν μέγα τημά τοῦ ἔξτρα τοννάς, πλειστα δὲ τῶν σκαφῶν τῆς ὁμάδος ταῦτης ησαν τοῦ τύπου «λίμπερτς». Ή ἐν λόγῳ δῆμας ἀποτελεῖται κυρίως ἐκ πλοιών, ἀτίνα προηγουμένων εἰργάζοντα ώς «λάϊνερς» καὶ τὰ ὄποια μετεφέρθησαν εἰς τὴν γενικὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῶν τράμπων, διότι—ως ὑπότιθεται—ἐπετύχανον, ώς τράμπων, ἐπωφελεστέρους ιαύλους, παρ' ὅσον ώς «λάϊνερς». Υπάρχουν ἐπιπρόσθετας πολλὰ ἀλλα σκάφη, τὰ ὄποια ἡσαν διαφάνω σχεδίων παραπλισμένα, ἀλλ' ἀνέμυρον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν δωδεκαμήνου ἐπικερδὴ ἀπασχόλησιν. Πολλὰ ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων δὲν είχον περιληφθῆ εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ 1954, διότι τὸ τόσον ὁμιφύδιολος ἡ ἀπασχόλησις τῶν, ὥστε νὰ καθίσταται ἀνευ σημασίας δὲ ὑπολογισμὸς τῶν εἰς τὴν περυσινὴν ἀνάλυσιν. Συνάγεται, κατὰ ταῦτα, τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ εἰς d.w. χωρητικότητης τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπων ησησε κατὰ 12% περίπου, ἡ δὲ μεταφορικὴ τῶν ικανοτήτων μέχρις 11%.

KATANOMΗ ΜΕΓΕΘΩΝ: Μέγας ἀριθμὸς τῶν μεταφερόντων ἀπὸ ἄλλας χρήσεις εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν τράμπων ἀνεφέρετο, ώς ἀνώτερως ἐσημειώσθη, εἰς σκάφη «λίμπερτς» ἢ εἰς πλοῖα ἔχοντα παρόμοια χαρακτηριστικά. Ἐπειτα, δέθην, διότι οὐδεμία οὐσιώδης μεταβολὴ ἐπῆλθεν εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ παγκοσμίου στόλου, ώς πρὸς τὰ «λίμπερτς» καὶ τὰ ἄλλα φορτηγά. Εἰναι, δῆμως, ιδιαιτέρως ὑδισφέρουσα ἡ κατανομὴ ώς πρὸς τὰ μεγαλήθη. Οὕτω, εἰς τὰς κατηγορίας τῶν μικρῶν μεγεθῶν (ἀπὸ 4—4500 τ. d.w. μέχρις 7—7500 τ. d.w.) αἱ σημειωθεῖσαι μεταβολαὶ ησαν ἀσήματοι, εἰς τὴν περιπτώσιν μάλιστα τοῦ παρεπτῆρην. Εἰς τὰ μεγέθεις τῶν 8—8500 τ. d.w. οὐδέμια μεταβολὴ παρεπτῆρην. Εἰς τὰ μεγέθεις τῶν 9—9500 τ. d.w. ἡ αὔξησις της ἐσημειώσθη, ἐνώ εἰς τὸ μεγέθος τῶν 9—9500 τ. d.w. ἡ αὔξησις εἰναι μεγαλύτερα (1.4 ἑκατομ. τ. d.w. τὸ 1955, ἔναντι 990.000 τ. d.w. τὸ 1954). Τὴν σπουδαιοτέραν αὔξησιν ἐμφανίζει τὸ μεγέθος τῶν 10 ἔως 10.500 τόνων d.w. (5.260.000 τ. d.w. τὸ 1954 καὶ 6.300.000 τ. d.w. τὸ 1955). Τέλος, τὸ μεγέθος τῶν φορτηγῶν τῶν 11.000 τ. d.w. καὶ ὄνω σημειούνται μὲ 400.000 τ. d.w. τὸ 1954 καὶ 720.000 τ. d.w. τὸ 1955.

TAXYTHTEΣ: Συνεπειά τοῦ γεγονότος, ὅτι σχετικῶς δίλγα μόνον νέα σκάφη προσετέθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν δωδεκαμήνου εἰς τὸν στόλον τῶν τράμπων, οὐδέμια ἐπῆλθεν οὐσιώδης μεταβολὴ εἰς τὸν δέσμον τῆς ταχύτητος δεικνύουν πορείαν ἀνοίσαν, μολονότι αἱ μεταβολαὶ αὐταὶ εἰναι πολὺ μικραὶ καὶ δὲν δύνανται νὰ ἀπεικονισθοῦν εἰς παραστατικὸν διάγραμμα. Υπάρχει, διποσδήποτε, μία μοκρὰ κάπως σειρά σκαφῶν μὲ ταχύτητα 11 μιλλίων καὶ ὄνω. Τὸ παρελθόν ἔτος 18% τῶν τράμπων — κατὰ χωρητικότητα d.w. — ἐδέκινυν ταχύτητα ὅνω τῶν 11 μιλλίων. Εφέτος, ὁ ἀντίστοιχος μέσος ὥρος ταχύτητος εἰναι κάπως ἀνώτερος τῶν 11 μιλλίων.



ΗΛΙΚΙΑ: Έφόσον τό κατά την διάρκειαν τής πολεμικής περιόδου ναυπηγηθέν τονάκι έξακολουθεί πάντοτε νά δεσπόζῃ τού στόλου τών τράμπς, τό πρωταρχικὸν ἔνδιστρον στρέφεται, ώς είναι ἐπόμενον, εἰς τάς ήλικιάς τών ἀπό τής λήξεως τού πολέμου καὶ ἐπειδήν προστεθέντων σκαφών είς τήν χωρητικότητα τών τράμπς. Τούτο καὶ δεικνύεται εἰς τόν κατώτερω πίνακα:

	Πλοίοια	T. d.w.	Μέσ. δριον μεγέθειας
1946	18	151.500	8416 T. d.w.
1947	18	149.500	8305 »
1948	16	139.500	8719 »
1949	24	193.000	8042 »
1950	21	165.250	7869 »
1951	38	338.000	8895 »
1952	36	325.500	9042 »
1953	40	395.500	9888 »
1954	41	408.250	9957 »
1955 (Μάρτιος)	10	109.000	10900 »

Εθύνει μετά τόν τερματισμόν τού πολέμου ἀπέκυψεν ἡ ἀνάγκη ἀντικαταστασεως πλοίων παντός τύπου, συνεπώς δὲν είναι ἐπιληκτικόν, ὅτι ὁ μέσος δρος μεγέθευς ήτον χαμηλός. Φαινεται, ομως, ὅτι κατά τό διάστημα τῶν ὀλίγων τελευταίων τόν πρέπει νά υπῆρχεν οὐσιώδης κίνησις πρός τά ἄνω, ὅσον ἀφορά τά μεγέθη τῶν νέων τράμπων. Ναυπηγούνται βεβαίως ἀκόμη μικρότερα σκαφή, ἀλλα είναι κατ' ἀριθμὸν τόσον δίλγα, ώστε τό μέσον μεγέθος τῶν τράμπων νά αὐξάνεται διαρκώς.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: Ή αὐξησης τού μεγέθους καὶ τής μεταφορικῆς ἰκανότητος τού παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπων, μετρούμενα εἰς τόν νους-μίλλια 11 %. 'Αφ' ἑτέρου, ὑπάρχει ἀκόμη χώρος διά περισσοτέρως μεταπροπάδεις δεξαμενοπλοίων, ἀν μηδι' ἀποκλειστική χρησιμοποίησίν των ὡς τράμπων, ἀλλά, πάλινται φορτηγά λάινερς, διά νά χρησιμοποιῶνται ὡς τράμπων. Τό πρόβλημα ἐν τούτοις ἔγκειται εἰς τήν πίεσιν τού τονάκι ζητούντος ἀπασχόλησην, ἀν δηλατούσις ὑποχωρήση εἰς ἐπίπεδα κατώτερα, φέρ' εἴτεν, τῶν τού σ'. Ἐξαιρίουν τού 1954. Πολλὰ ἀπό τά μικρότερα πλοία, πού ἐπανήλθον εἰς τήν υπερεσίαν, δυνατόν νά ἐπιστρέψουν εἰς τόν παροπλισμόν. Τοιαύτη, ομως, περίπτωσις δὲν πρόκειται νά ισχυσται διά τά υπό λιβεριανή σημαίαν φορτηγά. Ταῦτα, δι' ἀλλας αἵτιας — πέραν τής τεχνικῆς τῶν ικανότητος — θά είναι εἰς θέσιν ν' ἀνθέξουν εἰς πολὺ χαμηλοτέρους ναύλους τῶν ἡδη ύφισταμένων.

'Ο κατώτερω πίνακα δεικνύει τόν μέσον όρον ταχύτητος ἐπιλεγέντων πρός τόπο στόλων:

Χώραι	Ταχ. μίλ.	Χώραι	Ταχ. μίλ.
Μεγ. Βρετανία	10.7	Έλλας	10.4
Ίταλία	10.3	Ιαπωνία	11.5
Παναμάς	10.7	Νορβηγία	11.6
Λιβερία	10.7	Γερμανία	11.0

Ἐμφανίζει διά ἀνώτερω πίνακα ποιοί είναι ἔμποροι καὶ στόλοι είναι εἰς καλύτερων θέσιν, ὅπως ἀντιμετωπίσουν τόν συναγωνισμόν εἰς τόν τομέα τῶν διειδών μεταφορών. Συγχρόνως διά αὐτός πίνακα ἀφήνει νά διαπιστωθῇ, ὅτι δύον μεγαλύτερος είναι ἔνας στόλος, τόσον βραδύτερον συντελούνται αἱ ἀντικαταστασεις αὐτού ἀπό πλευράς ἀντέτερας μέσης ἀξίας. Οὕτω, διά βρετανικὸς ἔμπορος στόλος, ἀντιπροσωπεύων τό ¼ τού παγκοσμίου, θά χρειασθῇ εύρυν πρόγραμμα ναυπηγήσεως, μὲ ὅμεσον σχεδόν παράδοσιν. 'Αφ' ἑτέρου, δύον μικρότερος είναι ἔνας ἔμπορος στόλος, τόσον νεώτερα καὶ τεχνικῶς καλύτερα σκάφη περιλαμβάνει.

ΔΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

ΕΝΘΑΡΡΥΝΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΤΡΑΜΠΣ,
ΟΧΙ ΟΜΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Σχετικῶς μὲ τάς διαγραφομένας ἔξειδεις εἰς τήν ναυλαγοράν, γράφει ὁ γνωστός ἐμπειρογνώμων διά τά πράγματα τής Ναυτιλίας κ. W. G. Weston, εἰς τό τελευταίον «Φαιρπλάι» τά ἔκης :

Αἱ προβλέψεις διά τήν πορείαν τής ναυλαγορᾶς κατά τό τρέχον ἔτος, αἱ ὑποδειχθεῖσας κατά μήνα Ιανουαρίου τρέχ. ἔτους, ἐπιληθευσαν. Οἱ πρώτοι μήνες ἀπεδειχθησαν κατά τί περισσότερον ἐπωφελεῖς διά τούς ναυλωτάς, παρά διά τούς πλοιοκτήτας, αἱ δέ τιμαι τόν ναυλών ἐσημειώσαν ποιαν τίνα κάμψιν κατά Μάρτιον καὶ Απρίλιον. "Εκτοτε, ἀνέλαβον κάπως, παρουσιάζουσι, ομως, σημεῖα ἀντιδράσεως, ἐφόσον προχωρεῖ τήν θερινή περίοδος. Κατ' ούσιαν, ὁ όγκος τῶν ἔργασιν εἰς τήν ναυλαγοράν τών τράμπων πολλής προστασίας παρέχεται κατά τό τρέχον ἔτος, τό διά την παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1954. Παρά ταύτα, διά δύον κάποιαν τήν θερινή περίοδον τού 1954, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1955, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1956, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1957, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1958, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1959, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1960, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1961, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1962, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1963, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1964, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1965, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1966, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1967, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1968, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1969, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1970, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1971, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1972, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1973, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1974, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1975, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1976, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1977, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1978, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1979, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1980, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1981, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1982, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1983, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1984, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1985, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1986, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1987, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1988, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1989, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1990, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1991, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1992, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1993, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1994, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1995, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1996, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1997, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1998, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 1999, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2000, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2001, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2002, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2003, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2004, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2005, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2006, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2007, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2008, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2009, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2010, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2011, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2012, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2013, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2014, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2015, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2016, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2017, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2018, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2019, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2020, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2021, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2022, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2023, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2024, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2025, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2026, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2027, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2028, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2029, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2030, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2031, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2032, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2033, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2034, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2035, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2036, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2037, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2038, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2039, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2040, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2041, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2042, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2043, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2044, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2045, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2046, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2047, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2048, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2049, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2050, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2051, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2052, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2053, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2054, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2055, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2056, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2057, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2058, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2059, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2060, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2061, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2062, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2063, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2064, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2065, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2066, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2067, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2068, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2069, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2070, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2071, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2072, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2073, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2074, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2075, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2076, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2077, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2078, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2079, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2080, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2081, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2082, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2083, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2084, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2085, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2086, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2087, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2088, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2089, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2090, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2091, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2092, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2093, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2094, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2095, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2096, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2097, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2098, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2099, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2100, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2101, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2102, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2103, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2104, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2105, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2106, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2107, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2108, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2109, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2110, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2111, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2112, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2113, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2114, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2115, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2116, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2117, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2118, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2119, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2120, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2121, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2122, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2123, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2124, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2125, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2126, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2127, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2128, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2129, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2130, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2131, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2132, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2133, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2134, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2135, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2136, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2137, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2138, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2139, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2140, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2141, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2142, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2143, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2144, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2145, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2146, παραβολήν τού τράμπων τόπος τού 2147, παραβολήν τού τ

περγίαι σιδηροδρομικών και λιμενεργατών προώρισται νά έπιδράσουν δυσμενώς επί τού δύκου της παραγωγής και της καταναλώσεως εις τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, μὲ ἀντίκτυπον την προσωρινὴν ἔξασθένσιν τῆς ἀγορᾶς, πέραν τῶν ζημιῶν, ποὺ θὰ ὑποστοῦν οἱ πλοιοκτήται τῶν λαϊνέρων και ἄλλων σκαφῶν, λόγω ἔξασθένσεως τῶν ἐργασιῶν των.

* * *

Ἄπο τὴν ἀνασκόπησιν, ἐξ ἄλλου, τὴν γενομένην εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους διὰ τὴν ναυλαγοράν τῶν δεξαμενοπλοίων, προκύπτει, διτὶ ἡ σημειώσισα ἀνιδός τῶν ναυλῶν κατὰ τοῖς διέδοντας ἢ πότελεσμα ἐποχιακῶν συνιθηκῶν δρειλομένων, ίδιως, εἰς τὸν ἔξαιρετικὰ δριμὺν χειμῶνα, ποὺ ἐπεκράτησεν εἰς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, μετὰ μίαν σειρὰν ἡπίων χειμερινῶν περιόδων. «Ἐδω τὸν Ἡνωμένων Πολιτείαν, καὶ τὴν ἀνατολάσως πετρελαίου τὸ 1954 ὑπέρεδη κάθε πρόβλεψιν, ἀλλ' ὅχι εἰς τὸσον βαθμόν, ὥστε νά ἔξοδετερῷσθαι τὴν τὸν διαθεσίμων δεξαμενοπλοίων. Ως ἡτο, συνεπώς, ἐπόμενον, αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ὑπεχώρησαν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους, κατελθούσαι εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα, τόσον εἰς τὰς Ἡνωμένες Πολιτείας, ὅσον καὶ εἰς τὸν ὑπόλοιπον κόσμον. Ὁ δύκος, διμως, τῆς ἀργούσης χωρητικότητος δὲν ἥρχισε νά δεικνύῃ σημεία αὐλήσεως ἄνω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ χειμῶνος. Προσωρινὴ ἀνιδός τῶν τιμῶν εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ἀκτοπλοίκας μεταφοράς, σημειώθεισα πρὸ τίνων ἔδρομάδων, ἐδημιουργησε πνεῦμα αἰσιοδοξίας, ητις, διμως, δὲν φαίνεται νά δικαιολογήται πλήρως ἐκ τῶν γεγονότων.

Σχετικῶς μὲ τὴν ναυλαγοράν τῶν πετρελαίων, ἡτο τόσον χαλαρὰ διετρήθη κατὰ τὸ 1954, διαπιστώνται τὰ ἔξιν : Ἡ προσθήκη νέου τουνάζ, ἀφαιρούμενῶν τῶν μετατροπῶν καὶ τῶν διαδύσεων, ὑπῆρξε κατὰ τὸ α'. ἔξαμπνον τοῦ 1955 ὀλιγωτέρα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντιστοιχο ἔξαμπνον τοῦ 1954, μὲ πρόβλεψιν, διτὶ μείωσις τῶν παραδόσεων νεοαυτηγήτων τάκερς θὰ συνεχισθῇ, ἐνῶ ἡ κατανάλωσις πετρελαϊών εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ ἀλλαχοῦ τοῦ κόσμου φαίνεται κινουμένη ἐπὶ τῶν αὐτῶν ἐπιπέδων τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Ἐξ ἄλλου, ἀπὸ τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ 1955 καὶ μέχρι πρὸ τίνος, αἱ εἰσαγωγαὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὰς Ἡνωμένες Πολιτείας ἥσαν υψηλότεραι τῶν πρὸ ἔτους ἀντιστοιχῶν. Τώρα, διμως, ὁ δύκος τῶν ἐν λόγῳ εἰσαγωγῶν ἥρχισε νά κάμπτεται καὶ ἵσως-ἴσως κατὰ τὸ ὑπόλοιπον τοῦ ἔτους ἡ κάμψις αὐτῆς νά συνεχισθῇ. Δικαιολογεῖται, συνεπώς, ὁ ἀποφις, ὃς ἡ ναυλαγορά τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ ὑποέρῃ τὸ 1955 ἀπὸ περίσσευμα χωρητικότητος, «Οπωδήποτε, διμως, ἡ κατανάλωσις πετρελαϊών καθ' ἀπαντα τὸν κόσμον βαίνει αὐδανούμενη μὲ ρυθμὸν ζωρότερον, παρ' ὅσον προεβλέπετο πρὸ 18 μηνῶν. Υπάρχει, διθεν, καὶ λόγος νά πιστεύῃ τις, διτὶ ἡ ζήτησης δεξαμενοπλοίων θὰ ἔξακολουθήσῃ ἰκανοποιητικῶς ἀναπτυσσόμενή τόσον, δισον οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἔτολμων νά εύηθούν.

Υπὸ τὰς κρατούσας, πάντως, περιστάσεις, ὑποδεικνύεται, διτὶ θὰ ἐπρεπε τὸ παρθήλικον τονάζ νά παύσῃ πιέζον τόσον αἰσθητῶς τὴν ναυλαγοράν.

Harbour, coastwise and deepsea towage



Docking, undocking and moving ships in New York harbour is just one of the tasks that keeps Moran's diversified fleet of Diesel-electric tugs busy day in and day out. The company's powerful deep-sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe.

MORAN

TOWING AND TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE: - NEW YORK - CABLE: "MORANTOW,"

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΑ

ΧΑΜΗΛΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Τεράστιαι προβλέπονται αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ μεταλλευμάτων κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἐπη ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Ἡδη αὗται βαίνουν σταθερῶς τὴν ἀνιούσαν. Ἡ δαπάνη, διμως, διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν χαμηλού κοστούς φορτίων πρέπει νά είνε δσω τὸ δυνατὸν περιωρισμένη καὶ ὡς ἐκ τούτου τὰ μεγάλα μεταλλοφόρα σκάφη σὺν τῷ χρόνῳ θὰ τὴν ἀναλάδουν. Ἀναπόφευκτον φαίνεται νά είνε, διτὶ μέρος τῶν μεταφορῶν αὐτῶν, ὅπερ ἡδη διεξάγεται παρὰ τῶν τράμπες, θὰ στραφῆ πρὸς τὰ χαμηλού κοστούς εἰδικῶς μεταλλοφόρα πλοίοι, δοῦν ταχύτερον ταύτη παραγγελθούν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία.

Λόγοι καθαρῶς οἰκονομικοὶ καθιστοῦν τὴν μεταβολὴν ταύτην ἀπολύτως βεβαίαν. «Ἐνα εἰδικὸν μεταλλοφόρον δύναται νά μεταφέρῃ ἔκπλαστον φορτίον, παρ' ὅσον ἔνα λίμπερτο, ἐνώ ἐπὶ πλέον ἔχει καὶ ὀλιγώτερον πλήρωμα. Πέραν αὐτῶν, τὰ εἰδικὰ μεταλλοφόρα ἔχουν σχεδιασθῆ μὲ τὴν προοπτικὴν νά μεταφέρουν μόνον μεταλλεύματα, τὰ δὲ στόμια καὶ αἱ διαστάξεις τῶν κιτῶν τῶν είναι τοιαύται, ὥστε νά ἐπιτρέπουν ταχύτατην φορτοεκφόρτωσιν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ λίμπερτις, ἀτίνα, ὡς γνωστόν, ἔχουν σχεδιασθῆ δια γενικὰ φορτία.

Τὰ ώφελήματα ἐκ τῆς διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς τοῦ μεταλλεύματος, ἔχαρτωνται ἀπὸ τὴν ἀποδοτικότητα τῶν ἔργων φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Εἰς τὰς μεταφορὰς μεταλλευμάτων τῶν Μεγάλων ἀμερικανικῶν Λιμνῶν, χρονολογούμενάς ἀπὸ μίας περίπου ἔκαποντας, ἡ περιά ἔχει ἀποδεῖξει, διτὶ ἀποδοτικὴ ἔργασία δύναται νά ἐπιτευχθῇ, ἂν αἱ προκυμαὶ φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου ἔναρμονισθούν ὥλοκληρωθούν εἰς μίαν, τρόπον τινά, μεταφορικὴν μονάδα κοστούς. Ἡ τοιάση ἔναρμόνιστις πλοίοι καὶ φορτοεκφορτωτικῶν μέσων προκυμαίας εἰς τὰς Λίμνας είχον, συμφώνως πρὸς σχετικὰς ἔκβεσεις τῶν ἐπιπρογνωμάνων, ὡς ἀπότελεσμα την χαμηλοτέραν ἐν τῷ κόσμῳ μονάδα κοστούς εἰς τὰς ἐλύτρην μεταφορᾶς.

Μὲ παρόμοια φορτοεκφορτωτικὰ μέσα ἐφωδιάσθησαν καὶ οἱ λιμένες ἔκεινοι τῷ κώνεων, εἰς τὰς ὅποιους κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπη φορτώνονται καὶ ἐκφορτώνονται μεταλλεύματα, εἰς τρόπον ὥστε κατέστη δύνατὸν νά φορτώνωνται 4.000 ἔως 5.000 τ. καθ' ὧραν καὶ νά ἐκφορτώνωνται μέχρι 3.600 τόνων. Δι' ἔνα σκάφος 30.000 τόνων πρέπει νά φορτώνωνται πεντακόσια περίπου ἡδη γνώσια, ἐπὶ τῇ δάσει ἀναλογίας ἀνά τὸν 62 τόνων ἀνά τρια λεπτά, οὕτως ὥστε νά ἐκφορτωθῇ τὸ σκάφος εἰς διάστημα ὥλιγώτερον τῶν 24 ὥρων. Εἰς τινὰς συγχρονισμένας προκυμαίας οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῖς ἐβελτιώθησαν. Εἰς μίαν, λ. χ., ἐξ αὐτῶν φορτίον 20.000 τόνων ἔχεφορτώθη εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῶν 14 ὥρων. «Ἐνώ δὲ αἱ τάσεις ἀποβλέπουν πρὸς μεγαλύτερα ὅλονέν σκάφη, οἱ ἐγειρόμενοι περιορισμοὶ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν ὑπερογκώδων πλοίων εἰνένδεχομενούν νά ἔνθαρρύνουν τοὺς ἔφοπλιστάς, ὅπως συγκεντρώσουν τὴν προσοχὴν τῶν — τούλαχιστον πρὸς τὸ παρόν — εἰς τὰς φέτη μέσου μεγέθους.

Τὰ ὑπάρχοντα σήμερον μεγαλύτερα μεταλλοφόρα σκάφη είνε τὰς «Ὀρε Τσίφη», «Ὀρε Τράισπορτ» καὶ «Ὀρε Τίταν». «Ἐκστον τούτων ἔχει διαστάσεις ὀλικοῦ μήκους 794 ποδῶν, πλάτους 116 π., χωρητικότητας 60.000 τόνων II. w., δύμιστα ἀνά τῶν 38 ½ ποδῶν. Ἐνώ, διμως, ἔχουν μεταφορίκην ικανότητα 60.000 τόνων, ποτὲ τὸ φορτίον τῶν δὲν ὑπερέθη τὰς 25.000 τόνων καὶ τούτο, λόγω τοῦ μικροῦ βάθους τῶν υδατῶν εἰς τὰς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Διὰ τὸν αὐτὸν, ἀκριβῶς, λόγου δὲν δύνανται τὰ σκάφη ταύται, μὲ πλήρες φορτίον, νά διαπλεύσουν τὴν διώρυγα εἰτε τὸν Παναμά, εἰτε τὸν Σουέζ. «Οσον ἀφορᾷ, ἐξ ἄλλου, τὸν καθαρισμὸν καὶ τὰς ἐπισκευάς τῶν ὑφάλων των, ἔξ μονών η καὶ διλιγώτεραι ἀνά τὸν κόσμον μόνιμοι δεξαμενοί προσφέρουνται. Ἐν τούτοις, παρὰ τοὺς ἀνωτέρω περιορισμούς φορτώσεως, λέγεται, διτὶ τὰ σκάφα ταύται ἐργάζονται ἐπικερδῶς.

«Ἀλλα εἰδικὰ μεταλλοφόρα η μικτὰ διὰ μεταλλεύματα καὶ υγρὰ καύσιμα σκάφη, ναυπηγθεῖσαν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν διὰ τὰς ἀμερικανικὰς μεταφοράς, είνε δέκα τῶν 24.000 τ. II. w., τῆς ἑταίριας Χάλινδος Μπέθλιμ, τέσσαρα τῶν 24.500 τ. d.w. τῆς ἑταίριας «Στέτιτ Μαρίν», τρία τῶν 20.500 τ. d. w. (μεταπρέπετα ἀπὸ φορτηγά τοῦ τύπου «C. 4») τῆς Ἀμερικανοῦ - Χαβαϊκῆς ἑταίριας μεταφοράς μεταλλευμάτων, ἔνα τῶν 18.650 τ. d.w. τῆς ἑταίριας Χέντυ καὶ διάφορας ἄλλας χωρητικότητος μέχρις 26.000 τ. C. w., ἀνήκοντα εἰς ἑταίριας σουηδικῶν συμφερόντων.

Ἐξ ἄλλου, ύπὸ παραγγελίαι η ὑπὸ ναυπηγησιν εἰδικὰ μεταλλοφόρα μικτὰ διὰ μεταλλεύματα καὶ πετρελαϊκά σκάφα, περιλαμβάνονται καὶ πετρελαϊκά κοστούς καὶ ὡς πλεόν 55.000 τόνων, ἔνα τῶν 50.000 τ., τρία τῶν 45.000 τ. καὶ ἔνα τῶν 30.000 τ. d. w. διὰ τὸν Οίκον Χέντυ, δύο τῶν 32.000 τόνων διὰ τὸν Οίκον M. A. Χάνα, δύο τῶν 24.500 τ. διὰ τὴν «Στέτιτ Μαρίν» καὶ ἔξ τῶν 26.000 τ. d.w. διὰ τὴν Εταιρίας σουηδικῶν συμφερόντων.

YIOI ΦΙΛΙΠΠΟΥ Κ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗ

Τὸ Ἀρχαιότερον καὶ Τελειότερον τῶν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ Μηχανουργείων. 18ρυθμ. τῷ 1910.

ΕΡΓΟΛΑΒΟΙ : Τοῦ Ἀγγλικοῦ Υπουργείου Πολ. Μεταφορῶν.

Τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου.

Τοῦ Ἑλληνικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ Μ. A.

ΤΕΛΕΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 1.500 ΠΟΛΕΜΙΚΟΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ

Ἐπισκευαὶ πλοίων πάσσης φύσεως καὶ εἰσαγωγὴ αὐτῶν εἰς Δεξιμενήν. «Ἐκτέλεσις πάσης ἔργασίας ἀφορώσης τὴν Μηχανουργίαν καὶ τὴν Λεβητοποιίαν.. — Οὐρειγονοκαλλήσεις καὶ Ἁλικτροσυγκολλήσεις. — Χυτήριον Ορειχάλκου καὶ Χυτοσιδήρου. «Ἐργοστάσιον καὶ Γραφεία: 68-70. «Οδὸς ΜΠΑΜΠ-ΕΛ-ΧΑΝΤΑΡ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ — ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

Τηλέφ. : R 591 Τηλεγραφική Διεύθυνσις: FRANGSON ALEXANDRIA

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ: ΟΔΟΣ ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 11
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ — ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ κ. **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "COMERZBANK,"

23 ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ — ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ:

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Κρήτης), ΑΓΡΙΝΙΟΝ, ΑΙΓΙΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΑΜΦΙΣΣΑ, ΑΡΓΟΣ, ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΡΤΑ, ΒΑΘΥ-ΣΑΜΟΥ, ΒΕΡΡΟΙΑ, ΒΟΛΟΣ, ΔΡΑΜΑ, ΕΔΕΣΣΑ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ Β'. ('Εγνατίας), ΘΗΒΑΙ, ΙΩΑΝΝΙΝΑ, ΚΑΒΑΛΑ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΑΡΔΙΤΣΑ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΚΑΣΤΟΡΙΑ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου), ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΟΖΑΝΗ, ΚΟΜΟΤΙΝΗ, ΚΟΡΙΝΘΟΣ, ΛΑΜΙΑ, ΛΑΡΙΣΑ, ΛΕΒΑΔΕΙΑ, ΛΗΣΟΥΡΓΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΝΑΕΟΣ, ΝΑΥΠΛΙΟΝ, ΞΑΝΘΗ, ΠΑΤΡΑΙ, ΠΛΩΜΑΡΙΟΝ, ΠΡΕΒΕΖΑ, ΠΥΡΓΟΣ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΡΟΔΟΣ, ΣΕΡΡΑΙ, ΣΥΡΟΣ, ΤΗΝΟΣ ΤΡΙΚΑΛΑ, ΤΡΙΠΟΛΙΣ, ΦΛΩΡΙΝΑ, ΧΑΛΚΙΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ

ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΣ

ΤΗΣ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ **COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD.**
LONDON, 17 ST. HELEN'S PLACE E. C. 3

ΜΕ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ ΚΑΙ ΚΑΪΡΟ

ΤΑΧΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΜΒΑΣΜΑΤΩΝ ΕΚ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΑΓΟΡΑ CHEQUES, TRAVELLER'S CHEQUES ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΝΟΜΙΣΜΑΤΩΝ.

ΕΚΤΕΛΕΙ ΠΑΣΑΣ ΤΑΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

THE COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST Ltd.

ESTABLISHED 1922

HEAD OFFICE: **LONDON**

E.C. 3, 17 ST. HELEN'S PLACE

Cable address: «ESTNEARACO»

CHAIRMAN OF THE BOARD: PROF. STRATIS G. ANDREADIS

BRANCHES:

ISTANBUL: VOIVODA STR.

ALEXANDRIA: 16 CHERIF PACHA STR

CAIRO: 9 CHERIFEIN STR.

ALL DOMESTIC AND FOREIGN BANKING TRANSACTIONS

AFFILIATED TO: **THE COMMERCIAL BANK OF GREECE**

Έλληνική νομολογία

ΑΡΙΘ. 29)55 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

— Εύθυνη ἐκπαιδευτοῦ πλοίορχου καὶ πράκτορος εἰς σύμβασιν ναυλώσεως. Ἐπιφύλαξις κατὰ παρασλήνην ἐμπορευμάτων καὶ ἐπίδοσις αύτης ἐντὸς τριών ἡμέρων. Πρωτόκολλον ἐκφόρτωσεν ὑπὸ Ο.Α.Π. δὲν ἀποτελεῖ βεβαίωσιν καταστάσεως πραγμάτων. Δεν ἀναστέλλονται προθεσμίαι ἐπὶ διμερῶν δικαιοσπραξιῶν συναφθεισῶν μετά την 1-1-1946.

Έπειδή διὰ τῆς ἦν ἀπέρριψεν ἡ ἐκκαλουμένη ἀγωγῆς τοῦ ἦδη ἐκκαλούντος, ἐν ᾧ ἐκτίθεται, ὅτι κατόπιν συμβάσεως ναυλώσεως, λαδούντος χώρας τὴν 9—11—1946, Ἐφόρωθι ἐν Ν. Ὑόρκῃ πρὸς μεταφοράν εἰς Πειραιᾶ καὶ παράδοσιν εἰς τὸ ἐκκαλούν διὰ τοῦ ἀτμοπλοίου τῆς ἐσιβλήτου τλοιοκτητρίας «Ασμπουρύ Βίκτορυ», φορτίον ἀποτελούμενον ἀπό 125.041 χαρτοκιβώτια μακαρονίων καὶ σιμιγδάλεως, καθαρούς δάρους ἐκάστου χαρτοκιβώτιου 20 λιμπρόν, πλήν, μετὰ τὸν εἰς Πειραιᾶ καταπλουν του ἀνω ἀτμοπλοίου παρεδόθησαν εἰς τὸ ἐκκαλούν 124.882 μόνον ἐπὶ τῶν ἄνω χαρτοκιβώτιων, ἤτοι ἐπὶ ἔλαπτον 166 χαρτοκιβώτια τῶν 20 λιμπρῶν καθαρούς δάρους, ζητεῖται, ὅπως παραδοθῇ εἰς τὸ ἐκκαλούν ἡ ἄνω ἐλλείπουσα ποσότης ἐμπορεύμάτων ἢ ἡ ἀξία ταύτης.

Επειδή, ούτως έχουσα ή αγώνη, όρθιος ἔκριθη νόμῳ ύποταστάτη ὑπὸ τῆς ἐκκαλουμένης μόνον ὡς πρὸς τὴν ἕκ τῶν ἐναγομένων πλοιοκτήτριαν, οὐχὶ δὲ καὶ τοὺς ἐναγομένους πράκτορα καὶ πλοιαρχὸν διὰ τοὺς ἐν τῇ ἐκκαλουμένῃ ἐκτίθεμενος ὄρθους καὶ νομίμους λόγους, εἰς οὓς καὶ τὸ Δικαιοστήριον τοῦτο ἀναφέρεται, ἐφ' ὅσον, ὡς πρὸς μὲν τὸν πλοιαρχὸν, κατὰ τὴν σφὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρ. 278 Ε.Ν., ἐν τῶν συμβάσεων, τὰς ὁπίας συγάπει τῷ πλοιαρχῷ ὑπὸ τὴν ιδίοτητα τοῦ ταύτην οὐδέποτε ἐνέχεται οὐτός τοι προσωπικῶς, ἀλλὰ τὰ ἐπὶ τῆς συμβάσεως δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις παράγονται ἀπ' εὐθείας διὰ τὸν ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ ἐκ-προσωπουμένουν πλοιοκτήτην καὶ τούτον καὶ μόνον, κατὰ δὲ τὰ ἀρθρα 311 καὶ 319 Ε. Ν., ἀτίνα προδόληπουν περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιαρχοῦ, ἀναφέρονται εἰς τὴν ὑπὸ τῆς ναυλώσεως, ἡ δὲ ὑπὸ αὐτῶν καθιερουμένη εὐθύνη ἀφορᾷ τὸ πρόσωπον τοῦ πλοιοκτήτου, οὐχὶ δὲ τὸ πρόσωπον τοῦ πλοιαρχοῦ καὶ κατὰ συνέπειαν ὃ πλοιαρχὸς δὲν δύναται νὰ καταδικασθῇ προσωπικῶς, ἐφ' ὅσον ἐνεργεῖ ὡς ἀντιπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτου καὶ διὰ λογαριασμῶν καὶ πρὸς τὸ συμφέον αὐτοῦ, ἔξαιρουμένης μόνον τῆς περιπτώσεως συντρέχοντος πταίσματος τοῦ πλοιαρχοῦ, περὶ ἣς ἡδη δὲν πρόκειται. Ὡς πρὸς δὲ τὸν πράκτορα τοῦ τόπου προορισμοῦ τῶν μεταφερομένων πραγμάτων, μὴ συμμετέξαντο εἰς τὴν σύμβασιν τῆς μεταφορᾶς προσωπικῶς, δὲν υφίσταται εὐθύνη διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως εὐθύνομενον ἔναντι τοῦ παραδήπτου, ὡς ἀντιπρόσωπον μόνον τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν παράδοσιν τῶν ἐμπορευμάτων, ὡς περιθλον αὐτῷ, ἐκτὸς ἐαν συντρέχῃ ἀτομικὸν πταίσμα αὐτοῦ, τοῦθ' ὅπερ δὲν ἐπικαλεῖται τὸ ἐκκαλούν Δημόσιον. Κατ' ἀκόλουθιν τούτων ὄρθως ἡ ἐκκαλουμένη ἀπέροιψε τὴν ἀγώνην ὡς παθητικῶς ἀνομιμοποίητον κατὰ τὸν ἦδη ἐφεσιθλόταν ἐναγομένων πλοιαρχούς καὶ πράκτορος καὶ ἀπορριπτέος ὥ περ τοῦ ἔναντιον πρώτος λόγος ἐφέσεως ματαίας καθισταμένης μετὰ τούτου τῆς ἐρεύνης καὶ τοῦ δευτέρου λόγου ἐφέσεως, ὅτι οὐχὶ ὄρθως ἀπέροιφθη ἡ κατὰ τοῦ πλοιαρχοῦ ἀγώνη καὶ διὰ τὸν πρόσθιτον λόγον, δὲν δὲν προσδιορίζεται, κατὰ τὸ ἀρθρ. 533 Πολ. Δικ., ἡ κατοικία αὐτοῦ.

Έπειδη ήτη δήθη ἐφεσίδητος ἐναγομένη πλοιοκτήτρια Ισχυρίσθη πρωτοδίκως, διότι η ρηθείσα ἀγώνη είνε ἀπαράδεκτος κατ' ἄρθρ. 507 E.N., διότι τὸ ἐκκαλοῦν ἥδη Δημόσιον παρέλαβε τὸ φορτίον τὴν 26—11—1946 ἀνεψιυλάκτως, ὅλωστε δὲ ἡ τυχὸν ἐπιφύλαξίς του εἶνε ἄκυρος, διότι δὲν ἐγένετο ἔγγραφως καὶ δὲν ἔκοινοποιήθη εἰς τὸν πλοίσαρχον τὴν μεθεπομένην τὸ βραδύτερον ἀπὸ τῆς ὧς ἀνα κατὰ τὴν 26—11—1946 παραλαβῆς τοῦ φορτίου, οὐδὲ ἔκοινοποιήθη ἡ ἀγώνη ἐντὸς τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἐπιφύλαξεως, ὅλῃ ἔκοινοποιήθη μόλις τὴν 29—9—1951, ήτοι μετὰ πενταετίου περίπου. Ποδὸς ἀπόκρουσιν τοῦ τοιούτου περὶ ἀπαραδέκτου τῆς ἀγώνης ἔκ του ἄρθρ. 507 E. N. Ισχυρίσμου τῆς ἐφεσιδήτου, τὸ ἐκκαλοῦν Δημόσιον Ισχυρίσθη τὸ μὲν ὅτι ἔκοινοποιήθη ἔγγραφον ἐπιφύλαξιν τὴν 23—12—1946 διὰ τὴν μερικὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου, τὸ δὲ διότι ἡ κατὰ τὸ ἄρθρον 507 E.N. ἐπιφύλαξις εἴνε περιττὴ καὶ τὸ ἔκ του ἄρθρου τούτου ἀπαραδέκτον δὲν χωρεῖ, διότι ἡ κατάστασις μετακομισθέντων πραγμάτων ἐθεδαιώθη ἐπὶ παρουσίᾳ τῶν μερών, τούτεστι τοῦ τέ ἐκκαλούντος καὶ τῆς ἐφεσιδήτου καὶ ὑπὸ τούτων κατὰ τὴν παραλαβὴν τῶν πραγμάτων, συνταχθείσος, συμφώνων πρὸς τὸ ἄρθρ. 3 παρ. 1 ἐδ. ε' τοῦ N. 4748)1930, τὸ ὅτι ἐδ. ε' συνεπλοώθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 2 τοῦ N. 5332)1932, πρὸς βεδαίωσιν τῆς παραλαβῆς τῶν πραγμάτων πράξεως ὑπογραφείσης ὑπὸ τοῦ ἀποθηκαρίου τοῦ Ο. Λ. Π., τοῦ ὀρμοδίου ἐπίβαρωντο τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τοῦ πράκτορος τῆς ἐφεσιδήτου, ήτοι τοῦ ὑπ' ἄρθρ. 1283)25—11—1946 πρωτοκόλλου ἐκφροτώσεως ἐμπορευμάτων. 'Αλλ' οἱ ἀνω ἰσχυρίσμοι τοῦ ἐκκαλούντος, προβλέμενοι κατ' ἀντέντασιν πρὸς ἀπόκρουσιν τῆς πεοὶ ἀπαραδέκτου ἀγώνης ἐνστάσεως τῆς ἐφεσιδήτου τοῦ ἄρθρ. 507 E.N. ἔχοντος ἐφοριογνοῦν δινὶ μέσον ἐπὶ ἀγνώστων διδόντας τὸν πετασθεμένον παρα-

των, ἀλλὰ καὶ ἐπί ἄγωγῆς διὰ μερικήν ἀπώλειαν τούτων, ως ἐν προκειμένῳ, διὰ τὴν ταύτητα τοῦ νομικοῦ λόγου (πρбл. Α. Π. 86)1937 Ε. Ν. Δ)446) ὅρθις ἀπερρίφθησαν ώς ἀδάσταιμοι ὑπὸ τῆς ἑκκαλούμενῆς καὶ ἀπορριπτέος τυχάνει ὡς ἀδάσταιμος καὶ ὁ τρίτος λόγος ἔφεσεως διὰ τοὺς ἔξις λόγους : Πρῶτον, διότι ἡ ἑκκαλούμενή ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ὡς γενομένη ἐπιφύλαξις αὐτοῦ εἶναι ἀκυρός κατὰ τὴν ρητὴν διάταξιν τοῦ ῥεντόντος ἄρθρο. 507 Ε. Ν., ἀφοῦ αὕτη μὲν δὲν ἐκοινοποίηται τὴν μεθετομένην, ἀλλὰ τὴν 23—12—1946 ηποῖται μετὰ 25 διλαὶς ἡμέρας ἀπὸ τῆς παραλαβῆς τοῦ φορτίου, ἡ ὅποια, ως ὅμολογει καὶ δι' αὐτῆς τῆς ἄγωγῆς τοῦ ἑκκαλούμενος, ἀρέσμενη τὴν 25—11—1946, ἐληξε τὴν 29—11—1946, ἡ δὲ ἄγωγὴ δὲν ἐκοινοποιήθη ἐντὸς τριάκοντας ἡμέρων ἀπὸ τῆς ἐπιφύλαξεως, ἀλλὰ μετὰ πενταετίαν περίπου. Σημειώτεον δὲ περαιτέρω, ὅτι ὑπὸ τοῦ ἄνω ἄρθρο. 507 Ε. Ν. δρίζονται τόσον διὰ τὴν κοινοποίησιν τῆς ἐπιφύλαξεως, ὃσον καὶ διὰ τὴν κοινοποίησιν τῆς ἄγωγῆς οὐχὶ παραγραφαῖ, ἀλλὰ ἀποκλειστικά προθεσμίαι, ἐξ ὧν μαλιστα, ἡ προθεσμία τῆς κοινοποίησεως τῆς ἐπιφύλαξεως εἰς τὸν πλοιάρχον δὲν παρεκτείνεται λόγω ἀποστάσεως. Αἱ τοιαύται προθεσμίαι, νόμιμοι οὖσαι, δὲν ἀνεστάλησαν οὐδὲ ὑπὸ τοῦ δικαιοστασίου, καθ' ὅσον κατὰ τὸ ἄρθρο 5 τοῦ Ν. Δ. 625)1948, προκειμένου περὶ τῶν μετὰ τὴν 1—1—1946 συναφεισῶν σχέσεων, νοομένων ως τοιούτων σχέσεων μόνον τῶν διμερῶν δικαιοπραξῶν (Α.Π. 613)1950 ΘΕΜ. ΕΒ)50) οἵας καὶ ἡ ἐπίδικος σύμβασις ναυλώσεως, συναφείστη τὴν 9—11—1946, ἐξ ἣς συμβάσεως ἀπορρέει καὶ ἡ ὑπὸ κρίσιν ἄγωγή, μὴ ἑπικαλούμενόν τοῦ Δημοσίου, οὐδὲν στηρίζοντος ταύτην εἰς ἑξάνυμβατικὸν πταῖσμα, δὲν ἰσχύει ἡ ὑπὸ τοῦ δικαιοστασίου δρίζομένη ἀναστολὴ τῶν νομίμων προθεσμιῶν. Δεύτερον δέ, ως πρὸς τὸν ἰσχυρισμὸν τοῦ ἑκκαλούντος περὶ τηρησεώς τῶν διατυπώσων τοῦ ἄρθρο. 508 Ε. Ν., διότι οὐδαμῶς ἀποδεικνύεται ὑπὸ τοῦ πρὸς τούτο δεδημορμένου ἑκκαλούντος, ὅτι κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου ἡ κατάστασις τῶν μετακομισθέντων πραγμάτων μάτων, δηλαδὴ ἐν προκειμένῳ ἡ ἐν τῇ ἄγωγῇ ἀναφερομένη μερική ἀπώλεια 166 χαρτοκιβωτίων, ἔθειαίωθι ἐπὶ παρουσίᾳ τῶν μερῶν, εἴτε ὑπὸ αὐτῶν τούτων, εἴτε ὑπὸ πραγματογυμνώνων διορισθέντων ὑπὸ τοῦ ἀρμόδιου Προέδρου Πρωτοδικῶν. Τὸ ὑπὸ τοῦ ἑκκαλούντος Δημοσίου ἐπικαλύμενον καὶ προσαγόμενον ὑπὸ ἄρθρ. 1283 της 25—11—1946 πρωτόκολλον ἐκφορτώσεως ἐμπορευμάτων μετὰ τοῦ συνημμένου αὐτῷ καὶ ἀπὸ 28—12—1946 πράξεων δεσμιάσεων οὐδαμῶς ἀποδεικνύει οὐδὲ ἀρχὴν ἐγγράφου ἀποδειξᾶς ἀποτελούν περὶ τοῦ διτί κατὰ τὴν παραλαβὴν ἡ κατάστασις τῶν μετακομισθέντων πραγμάτων ἔθειαίωθι παρουσίᾳ τῶν μερῶν καὶ ὑπὸ αὐτῶν τούτων, τούτεστι τῶν δισδίκων, ως ἀπατεῖ τὸ ἄρθρον 508 Ε. Ν. καὶ συνεπῶς, μηπληρουμένων τῶν προϋποθέσεων τοῦ ἄρθρου τούτου ἔπειται διτὶ οὐδαμῶς ἐντεῦθεν πρῆμα τὸ ἐκ τοῦ ἄρθρου 507 Ε. Ν. οὐθὲν ἀπαράδεκτον τὴν ἄγωγής. Τὸ οὐθὲν πρωτόκολλον παραλαβῆς, ως καὶ αἱ συμμειῶναι τούτων πράξεις δεσμιάσεως συνεκτάχθσαν βάσει τῶν διατάξεων τοῦ ἔδ. ε', τῆς παρ. 1 τοῦ ἄρθρ. 3 τοῦ Ν. 4748)1930 «πεδι Ο.Λ.Π.», ὡς τὸ ἐδόφιον τούτο συνεπληρώθη ὑπὸ τοῦ Ν.Δ) τος τῆς 23)23—9—1931 κυρωθέντος ὑπὸ τοῦ Ν. 5332)1932 (Γεν. Κωδ. 1Δ'. σ. 1236 ἐπ.). αἵτινες ἀποβλέπουν μόνον εἰς τὴν δεσμιάσεων τῆς παραλαβῆς ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ παραδόσεως ὑπὸ τούτου τῶν ἐμπορευμάτων καὶ οὐδαμῶς τροποποιοῦν τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρο. 508 Ε. Ν. οὔτε δέ ἐκ τῶν ορθεισῶν διατάξεων τοῦ Ν. 4748)1930 προκύπτει, ὅτι ὁ Ο.Λ.Π. ἐνεργεῖ ως ἀντίπροσωπος τοῦ Δημοσίου ἡ ἄλλου παραλήπτου ἐμπορευμάτων, οὐτε διτὶ ἡ παραδόσις τοῦ φορτίου ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὸν Ο. Λ. Π. ἀπότελε τὴν ἐκτήλησιν τῆς ἑκτὸς τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως ἡ τῆς φορτωτικῆς πγαγάλυσθη ὑποχρεώσεως τοῦ ἑκανυλατοῦ (πλοιοκτήτου, ἐφοτλιστοῦ), δηπας παραδόσις τὸ φορτίου εἰς τὸ παραλήπτην, ἀφοῦ ὁ Ο.Λ.Π. κατ' οὐδεμίαν διάταξιν νόμου παραδαμβάνει τὰ ἐμπορευμάτων διὰ λογαριασμὸν καὶ ως ἀντιπρόσωπος τοῦ παραλήπτου.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : 'Η άνωτέρω ἀπόφασις ἀναλύει τὴν εὐθύνην πλοιάρχου καὶ πράκτορος εἰς τὴν σύμβασιν τῆς ναυλώσεως καὶ καθορίζει τὴν προθεσμίαν τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἐπιφυλάξεως. Δι' εὐθύνην πλοιάρχου διὰ τὰς βλάβας ἐμπορευμάτων καὶ ἀπαλλαγὴν αὐτοῦ καὶ πλοιοκτήτου διέπει τὴν ὑπ' ἀριθμ. 781)51 ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν («Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 161, σελ. 17). Δι' εὐθύνην πλοιοκτήτου, πράκτορος, πλοιάρχου καὶ πληρώματος διὰ τὰς βλάβας ἐμπορευμάτων, διέπει τὴν ὑπ' ἀριθ. 213)54 ἀπόφασιν Ἀρείου Πάγου («Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 226, σελ. 23). Διὰ βλάβας μεταφερόμενών ἐμπορευμάτων κατάστασιν αὐτῶν κατὰ χρόνον παραδόσεως καὶ ἐπίδοσιν ἐπιφυλάξεως, διέπει τὴν ὑπ' ἀριθ. 1356)54 ἀπόφασιν Ἐφετείου Ἀθηνῶν («Ναυτικά Χρονικά», τεύχος 230, σελ. 20). Δι' εὐθύνην συμπλοιοκτήτου διὰ μεταφοράν ἐμπορευμάτων, διέπει τὴν ὑπ' ἀριθ. 2241)54 ἀπόφασιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτικά Χρονικά», τεύχος 234, σελ. 15), ἐν τέλει δέ, ἀναφορικῶς πρὸς τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου, πληρώματος, καταβολῆς ἀποζημίωσεως, διέπει τὴν ὑπ' ἀριθ. 662)54 ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου («Ναυτικά Χρονικά», τεύχος 235, σελ. 19).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΒΓΥΡΟΣ

JAMES PATRICK SHIPPING COMPANY

**SHIP OWNERS—AGENTS—CONTRACTING STEVEDORES
BUNKERS AND SHIP REPAIRS ARRANGED**

HEAD OFFICE: Scottish House, 19 Bridge St., SYDNEY, AUSTRALIA

BRANCH OFFICES :

MELBOURNE: 35-43 William St., Box 4329 G.P.O.

CABLE ADDRESS: «RIKPAT»

BRISBANE : Maritime Buildings
Circular Quay, Box 1460 G.P.O.

-AGENTS AT ALL PORTS IN AUSTRALASIA-

Ναυτικαὶ δῖκαι

—Η ἀπεργία τῶν πληρωμάτων. Κατηγορία ἐπὶ στάσει.

Χαρακτηριστικὸν παράδειγμα τῆς αὐστηρότητος τῶν βρετανικῶν νόμων διὰ τὴν προστασίαν τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἐμμόνου προσηλώσεως τῶν ὄγγυλων εἰς τὰς μακρὰς παραδόσεις τῶν, ἀναφορικῶν μὲ τὴν πόρησιν τῆς πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων, ἀπετέλεσεν ἡ κατωτέρω δικαστικὴ ἀπόφασις διὰ τοὺς παραπεμφέντας ἄνδρας τοῦ «Κούνη Μαΐρη», ὡς ὑπατίους τῆς τελευταίας «ἀνεπισήμου» ἀπεργίας, λόγῳ τῆς ὁποίας τὸ ρηθὲν ὑπερωκεάνιον παρέμεινεν ἀναγκαστικῶς ἀκινητοποιημένον εἰς τὸ Σαουθάμπτον. Οἱ παραπεμφέντας 49 ἄνδρες τοῦ πληρωμάτους κατηγορούντο «δι’ ἀνυπακοίνην ἔναντι νομίμου διαταγῆς». Οἱ συνήγορος τῆς πλοιοκτητρίας ἐταρίας ἐτόνισεν ἰδιαιτέρως τὸ «άξιοθρήνητον» γεγονός, ὅτι εἰς δρετανικὸν πλοίον μέλη τοῦ πληρωμάτου, τεταγμένα ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀπεράστισαν νὰ ἀπεργήσουν καὶ νὰ ἐκβιάσουν τὸν πλοιάρχον πρὸς ἀποδοχὴν τῶν αἰτημάτων των. «Ἐπλίσω, εἴτε, νὰ εἴναι τὸ τελευταῖον παράδειγμα 49 ναυτικῶν ἢ ὅσωνδηποτε τὸν ἀριθμὸν, οἵτινες θὰ παρέβαινον τὸ καθήκον των, τὸν λόγον των, διὰ τὴν τήρησιν τοῦ ὅποιου ἡμεῖς οἱ ἄγγελοι ὑπερφανεύμεθα». Ἡ ἐνέργεια τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν προέκλεσε τὴν ἀκύρωσιν τοῦ ταξιδίου τοῦ ὑπερωκεανοῦ καὶ διέστρεψε τὰ σχέδια τοῦ ταξιδίου των εἰς 1750 ἀτομα.

Τὴν ὑπερόπτησιν τῶν 49 ἐξ αὐτῶν, κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν πρὸ ἡμέρων δικηγορίαν τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Σαουθάμπτον, είχεν ἀναλάβει ὁ κ. I. B. Ζ. Ἀττλος συγγενὴς τοῦ πρώτου πρωθυπουργοῦ κ. Κλῆμεντ «Ἀττλος. Οὗτος ὑπεστήριξεν εἰς τὴν ἀγόρευσιν του, ὅτι οἱ κατηγορούμενοι «σφόδρα ἐδυσανασχέπτοσαν» ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι ἀρχάριοι ναυτικοί προσελφθόμενοι ἐπὶ τοῦ στάφους, διὰ νὰ δυνηθῇ τοῦτο καὶ ἀποπλεύσην, μετὰ τὴν κηρυγμέσιν απέργονται τῶν ναυτῶν. Ἐπηκολούθησαν ἀνετίστημοι συνυμίλια πρὸς ἔξεύρεσιν λύσεως, «Δὲν κατώρθωσα, δῆμως, — ἐτόνισεν ὁ συνήγορος — νὰ ἐννοήσω καλῶς, πῶς προεκλήθησαν μιὰ ἐλόγω συνυμίλια. «Ἐκαστὸν τῶν προσώπων που ὑπερασπίζων, διὰ τὸν πλοίον εὐρίσκετο ἕνας «ἔνεος, κάποιος, δηλαδή, ποὺ ἔξηπτε τὸ πνεύματα, κάποιος, ποὺ ἔλεγε, φέρο» εἶπεν : . . . Οι συνάδελφοι σας εἶναι ἔξω εἰς τὴν προκυμαίαν. Ἐνθυμήθητε τὰς συλύγους σας καὶ τὰ τέκνα σας. Ήμπορεῖ αὐτοίς νὰ ἐνερθήσῃ, γαὶ σεῖς εἰς τὴν θέσην τῶν συναδέλφων σας». Ο ἀνθρώπος αὐτὸς παρέτεισε τοὺς κατηγορούμενους εἰς πρᾶξιν, ἡ ὅποια τοὺς ὠδήγησε τελικῶς εἰς τὸ ἐδώλιον τοῦ κατηγορούμενου.

Ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. «Ἀττλος ἐτόνισεν, ὅτι ἡ παρούσα ὑπόθεσις δὲν ἦταν μόνον δραματικὴ διὰ τὴν πλοιοκτητρίαν ἐταρίαν καὶ διὰ τὸ γόγητον τῆς δρετανικῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ δι’ αὐτοὺς τούτους τοὺς κατηγορουμένους ναυτικούς. Δὲν είχον οὐτοὶ καμίαν σαφῆ ἀντίληψιν εἰς ποιαν βαρείαν ποιητείαν διὰ τῆς ἀνυπακοῆς των ἐκείνης. 'Υπέθετον, ὅτι ἡ τιμωρία των θὰ συνίστατο εἰς μίαν ἀπλὴν ἔγγραφὴν τοῦ γεγονότος εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου καὶ εἰς ἕνα πρόστιμον δι’ αὐτούς. «Δύναμαι νὰ βεβαιώσω τὸ Δικαστήριον — προσέθηκεν ὁ κ. Ἀττλος — ὅτι οἱ 43 πελάται μου μεγάλως ἐταράχθησαν καὶ ἀνησύγκριτον, ὅταν ἀντελήθησαν τὴν σοδαρότητα τοῦ παραπτώματος. Καταλέγονται ὅλοι των μεταξύ τῶν ἔξιστῶν ὄγγυλων ναυτικῶν καὶ οἱ πλεῖστοι ἐξ αὐτῶν ἔχουν διπλύσει λευκούν ή μακρόν στάδιον θαλασσίας ὑπρεσίας. «Οταν ἀπελύθησαν, ἀνεγράφουσαν εἰς τὰ φυλλάδιά των καὶ εἰς τὴν στήλην τῆς διαγωγῆς τὰ στοιχεῖα D. R. (declined to report) — «ἀποφευγόμενος χαρακτηρισμὸν». Εἰς ἔξι αὐτῶν μοὶ ἐπειδήσεν, ὅτι ἡ ἀναγοραφὴ τῶν δύο αὐτῶν γραμμάτων σημαίνει δι’ ταῦτα πολλήρες ταξιδίου. Δὲν είνε, ὅσα, εὐκόλων εἰς τὸν ναύτην αὐτὸν νὰ ἀνεύρῃ ἔργασίαν, ώστε νὰ ἀπαιλεῖθη τὸ ἐλόγω σημείωμα τῆς διαγωγῆς του». Περαιτέρω, ὁ συνήγορος ὑπεστήριξεν, ὅτι οἱ κατηγορούμενοι παρεσύρθησαν, παραπλανηθέντες, ἵσως, ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς νομιμοφορσύνης των.

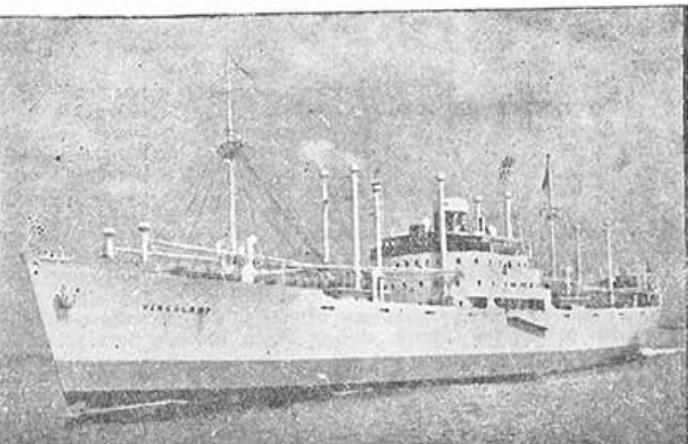
Τὸ Δικαστήριον, μετὰ διάσκεψιν διαρκείας 38 λεπτῶν τῆς ὥρας, ἐκρύθησεν ἐνόχους τοὺς κατηγορουμένους. «Ἀνακοινών τὴν ἀπόφασιν ὁ Πρόεδρος, ἐτόνισεν, ὅτι τὸ Δικαστήριον ἀναγνωρίζει τὸ δίκαιον τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Κούνη Μαΐρη» ἀναγράψαντος τὴν κατηγορίαν ἐπὶ στάσει εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου. Οἱ κατηγορούμενοι — εἶπεν — εἶναι εὐτυχεῖς μη ἐγκληθέντες μὲ τὴν σοδαράν ταύτην κατηγορίαν. Θὰ ἥτο, τότε, δυνατὸν νὰ σταλούν εἰς τὰς φύλακας. Τὸ Δικαστήριον, δῆμως, λαδὸν ὑπὲρ τὰ πρός μετριασμὸν τοῦ ἀδικήματος ἐχέντα, τὸν καλὸν χαρακτήρα τῶν κατηγορουμένων καὶ τὰς μακρὰς καὶ ικανοποιητικὰς αὐτῶν ὑπερεσίας εἰς τὸ Βασιλικὸν καὶ τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικόν, ἀπεφάσισε νὰ ἀπαλλάξῃ ἔνα ἔκαστρον ἐξ αὐτῶν, ὑπὸ τὸν δρον νὰ μὴ ὑπ-

πέσουν ἐπὶ δώδεκα μῆνας εἰς ποινικήν τινα ἀλλην καταδίκην. Τὸ Δικαστήριον, τέλος, κατέδικασεν ἔκαστρον τῶν 49 κατηγορουμένων εἰς τὴν πληρωμὴν τριῶν λιρῶν διὰ τὰ ἔξοδα τῆς δίκης.

— Ἀπώλεια χρόνου καὶ σταλίσι

«Ἐνώπιον τῶν ἀγγλικῶν Δικαστηρίων ἔξεδικάσθη ἐνδιαφέρουσα ὑπόθεσις, ἀναφερομένη εἰς τὴν εὐθύνην τῶν ναυλωτῶν διὰ τὴν πληρωμὴν ἐπιστολῶν. Ἡ διένεξις ἀνεφύη μεταξὺ τῆς ἱδιοκτητρίας ἐταιρίας τοῦ φορτηγοῦ «Raidnor» καὶ τῆς κυβερνήσεως τῶν Ἰνδιῶν, ὡς ναυλωτρίας τοῦ σκαφούς, γύρω ἀπὸ τὴν ἐρήμην τῶν ὄρων τοῦ ναυλωσυμφώνου τῶν ἀφορώντων τὸν χρόνον φορτωσεως καὶ τὸν ἀπολεσθέντα χρόνον ἐν ἀναμονῇ ἐξεύρεσεως χώρου πρὸς φόρτωσιν. Ο διαιτητής, εἰς τὸν ἀρχικὸν προεπιφέρθη ἡ ὑπόθεσις, ἐκρίνει, ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἐδικαιούντο ποιοῖς ημίσεως 49 λιρῶν, ἀλλ’ οἱ ναυλωταί — μολονότι ἐδέχθησαν, ὅτι συνέτρεχε τὴν περίπτωσιν καταβολῆς ποιάς τίνος ἐπιστολίας — ἴσχυρίσθησαν, ὅτι κατέβαλον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὸν γνωμὴν τῶν ὄρων καὶ συνεπών τὴν ἐθεώρησαν τὴν ἀπόφασιν τοῦ διαιτητοῦ ὡς ἑσφαλμένην.

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου ἀποδεικτικὴν διαδικασίαν, διεπιστώθη, ὅτι ἡ ναυλωσις ἐκλείσθη τὴν 18ην Μαΐου 1951 ἐν Λονδίνῳ, ἐκδοθεντος ὑπὸ τὴν ίδιαν ἡμερομηνίαν τοῦ ναυλωσυμφώνου, τύπου Γενεον. Διὰ τὸ δρον 5 καθωρίζετο, ὅτι τὸ φορτίον ἔδει νὰ φορτωθῇ συμφώνως πρὸς τὸ δρον 17, διστίς προεβλεπε τὴν κατά μέσον δρον φόρτωσιν 1.000 τόνων καθ’ ἑάστην ἐργάσιμον ἡμέραν, καιρού ἐπιτρέποντος. Κατὰ τὸν ἀρτὸν δρον, αἱ ἡμέραι σταλίσιας 24 ὥρας μετά τὰ ληπτέα παρὰ τοῦ πλοιάρχου μέτρα διὰ τὴν προφύλαξην τοῦ φορτίου, τὴν πρόληψιν εἰσήρησαν ὑδάτων εἰς τὰ κύτη, μετά τὸ ανοιγμα τῶν κυτῶν, ἵνα ταῦτα ὀπώρα τοῦ πρόστιμου νὰ δεχθοῦν τὸ φορτίον, τοῦ πλοιάρχου ἐπιδίδοντος εἰς τοὺς ναυλωτάς ἢ τοὺς πράκτορας αὐτῶν, εἰς ἐργασίους σταλίσιας, σχετικὴν ἔγγραφον εἰδοποίησιν. Ο δρον 5 προεβλεπεν εἰς τὴν



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS "ESOEL", GOTHEBORG
FAST CARGO-LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST
SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN
AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS: "OCEANSHIP", GOTHEBORG
WORLDWIDE REFRIGERATED-CARGO SERVICES
Transports of fresh grapes to London

ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ

Αναθέσατε τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοίων σας
εἰς τὸ Πράκτορεῖον

ALLALOUF & CO.

P.O.Box 460 TEL AVIV
P.O.Box 775 HAIFA

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: ALLALOUFCO

ΤΟ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΙΣΡΑΗΛ.
ΠΛΗΡΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ.
ΤΑΧΕΙΑ ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ ΚΑΙ ΦΟΡΤΩΣΙΣ. ΤΕΛΕΙΑ
ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Συνεργαζόμενα Γραφεῖα: THE LEVANT SHIPPING Co.
(CYPRUS) P.O.B. 125, Limassol

Τηλεγρ. Διεύθυνσις "LEVCO", Limassol

Αγγειπρόσωποι ἐν Ισραὴλ τῶν κυριωτέρων Ἑλληνικῶν Ναυτικῶν
Ἐπιχειρήσεων.

ἔντυπον αὐτοῦ ὑπὸ ἀριθ. 67 παράγραφον τὰ ἔξης : «Ο ἐν ἀναμονῇ πρὸς ἄγκυροβολίαν ἀπολεσθεὶς χρόνος, ὑπολογιστέος ὡς χρόνος φορτώσεως».

Κατά τὴν ἀπόφασιν τοῦ διαιτητοῦ, τὸ «Radnor», καταπλεύσαν εἰς Ντάιρεν, νέη ήδυνθή, συνεπεί τι διαταγῶν τῶν λιμενικῶν ἄρχων, νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸν δύσμαρτον τοῦ ἡ νὰ ἐπικοινωνήσῃ μετά τὰς Ἑρας, παρατήθη δὲ εἰς τὸ ἀγύκυροδολίον τῆς «καραντίνας» ἐπὶ τὰς 7 μέρας καὶ 7 ὥρας, ἀναμένον νὰ πλεύσῃ εἰς τὴν θέσιν φορτώσεως ἀπὸ τῆς 9.30 π.μ. τῆς 3ης Ιουνίου μέχρι τῆς 4.30 μ.μ. τῆς 10ης Ιουνίου 1951. Ἀπὸ τῆς 9.30 π.μ. τῆς 3ης Ιουνίου ἥτο πότε τὸ σκάφος ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν. Ο πράκτωρ τῶν ναυλωτῶν ἐπέδη τοῦ πλοίου τὴν 11ην Ιουνίου, ὅποτε τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς τὴν θέσιν τῆς φορτώσεώς του καὶ ὁ πλοίαρχος ενεχείρεται τὴν ἔγγραφον γνωστοποίησιν, ὅτι τὸ πλοίον ἥτο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν. Ο πράκτωρ ἀπέδεχθη τὴν γνωστοποίησιν, ὡς γενομένην τὴν 10ην πρωΐν τῆς ημέρας ἑκείνης, ἀλλ᾽ πρήνθη νὰ δεχθῇ εύθυνην διὰ τὴν ἀργοπορίαν τοῦ σκάφους ἀγύκυροδολημένου ἀνοικτά.

Οι πλοιοκτήται άρχικώς ήξισαν αποημίωσιν δι' ἐπισταλίας ἐνα ποσὸν 6.398.13,4 λιρῶν, συμπεριλαμβανομένων εἰς αὐτὸν καθυστερήσεώς τινος ἐν ἀνάμονῃ τοῦ φορτίου καὶ μερικῶν μεταδόλων τῆς θέσεως φορτώσεως. Οἱ ναυλωταὶ, ἔξ αλλού, ἐδέχθησαν, διτὶ συνέτρεχε περίπτωσις ἀποημίωσεως δι' ἐπισταλίαν τινά, ὑπελόγισαν δὲ ταύτην εἰς λίρας 1421.13,4, τὰς ὡποῖς καὶ κατέβαλον. "Ο διαιτητὴς ἔκρινεν, διτὶ, ἂν ὑπῆρχε διὰ τὸ σκάφος ἐτοίμη θέσις φορτώσεως, τότε θὰ ὑπῆρχε καὶ ἔτοιμος πλοηγός, διὰ νὰ τὸ δηγήσῃ εἰς τὴν θέσιν φορτώσεως, ὅπας κατέπλευσεν εἰς τὸ Ντάιρεν. Τὸ σκάφος, ουσιεπώς, παρέμεινεν ἐπὶ 7 ½ ημέρας, ἐν ἀναμονῇ θέσεως. Περιστέρω, ὁ διαιτητὴς ὑπεγράμμισεν, διτὶ ἡ φρασεολογία τῆς παραγράφου 67 ἡτο ἀνεξάρτητος καὶ κατὰ συνέπειαν ἀσκεῖτος τῆς διατάξεως, καθ' ἣν, αἱ ημέραι σταλίας ἔδει νὰ ὑπελογίζοντο ἀρχόμεναι 24 ὥρας μετὰ τὴν κοινοποίησην ἐκ μέρους τοῦ πλοιαρχοῦ, διτὶ τὸ πλοῖον ἦτο, ὅπωσδήποτε, ἐτοιμον πρὸς φορτώσιν καὶ διτὶ τὸ βάρος τοῦ ὀπλούσθεντος χρόνου, καθ' ὃν τὸ σκάφος ἐτέλει ἐν ἀνάμονῃ, ἐπέπιπτεν ἐπὶ τῶν ναυλωτῶν. "Εκρινεν, διτὲν, διτὶ οἱ πλοιοκτῆται ἐδικαϊοῦντο ἀποημίωσεως 4975 λιρῶν, ἐντόκος.

Κατά την ένωπιον του Δικαστηρίου διαδικασίαν δικηγόρος τών ναυλωτών υπεστήριξεν, ότι ή απόφασις τού διαιτητού ήτο εσφαλμένη, ισχυρισθείς, ότι διὰ ν' ἀρχίσῃ μετρούμενος ὁ χρόνος, ἐπρεπε να προγνηθῇ ή ειδοποίησης περὶ ἑτοίμου τοῦ πλοίου, ὅπως δεχθῇ τὸ φορτίον. Ἡ τοιαύτη, δηλαδή, ειδοποίησης ἀπέτελε ρητὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἔναρξιν τῶν σταλιών. Η ειδοποίησης ἐδόθη μιαν ἑδύμαδα μετά τὸν ὄρχικὸν κατάπλοον τοῦ πλοίου, μη ὑπάρχουμενη δε ειδῆκῆς τίνος διατάξεων, δὲν ἡδύνατο νὰ τρέχῃ ὁ χρόνος φορτώσεως. Κατὰ τὸν συνήγορον τῶν ναυλωτῶν, ὁ χρόνος δὲν ἀπωλέσθη ἐν τῇ ἀναμονῇ τοῦ πλοίου διά θέση προς φόρτωσιν, ἀλλ' ἐκ παραλείψεως η ἀνίκανότητος, ὅπως δοθῇ ή ειδοποίησης.

Αφ' ἑτέρου, διὰ τοὺς πλοιοκτητῶν ίσχυοίσθη, διὰ όρθιή ὑπῆρξε διὰ τοὺς πελάτας του ἀπόφασις τοῦ διαιτητοῦ. Τὸ ἐπίμαχον—κατὰ τὸν συνήγορον—έρωτίμα, ἥτο, ποῖος φέρει τὸ βάρος τῆς καθυστερήσεως, ὃντας ἔνα πλοίον ὑποχρεωθῆντα νά αναμένη τὴν ἑξέρευσιν θέσεων πρὸς φόρτωσιν. «Οχι, βεβαίως, οι πλοιοκτῆται. Η ἐπίδοσις τῆς εἰδοποίησεως «περὶ τοῦ ἔτοιμου πρὸς φόρτωσιν» δὲν ἥτο η προϋπόθεσις τοῦ δικαιώματος τῶν πλοιοκτητῶν νά απαίτησουν ἀπόκημίωσιν διὰ τὴν καθυστέρησιν τοῦ σκάφους των. «Υπεστήριξεν, ἀκόμη, διὰ ώριζε τὸ ναυαλοσύμφωνον, τὸ σκάφος δὲν θὰ συνεπλήσσει τὰ μηνύματα τῆς καινώσεως

ταξιδίον του, είμην μόνον αν είστηρχε «εἰς ἀσφαλῆ θέσιν φορτώσεως εἰς Ντάρειν». Οι ναυλωταί παρεδέχθησαν, ότι το πλοίον δὲν ήδυνταν ύπο ποστείλη τήν ειδοποίησιν, ούτε ήτο ετοιμον νὰ φορτώσῃ, πριν ή είσελθῃ εἰς τὴν ἀσφαλή αὐτὴν θέσιν. «Ἐδέχθησαν, ἐπίσης, οἱ ναυλωταί, κατὰ συνήγορον τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως ὁ ἀπόλεσθεὶς χρόνος ἐν ἀναμονῇ ἀσφαλούς αὐτῷ ἀγύκυροβούλου ὑπολογισθῆ ὡς τρεχούμεναι ἡμέραι, μολονότι ἄλλαι προσπατούμεναι διατυπώσεις διὰ τὴν ἔναρξιν του χρόνου σταλιών δὲν είχον ἐκπληρωθῆ, διότι δὲν ήταν δυνατόν νὰ ἐκπληρωθούν. Εἰς τὴν ἀπόφασιν του ὁ δικαστής, μετὰ τὴν ἀνακεφαλάξισιν τῶν γεγονότων, αὐτὸς ταῦτα ἔκετέθουσαν παρὰ τῶν διδικίων, εἶπεν, ὅτι τὸ ἐπίμαχον ἔρωτα μῆτρας παρουσίης ὑποθέσεως ήταν ἀπό τοῖς χρονικὸν σημεῖον ἥρχιζεν ἡ ἀπώλεια χρόνου. Είνε δυνατόν—διηρωτήθη—νὰ υπάρξῃ ἀπώλεια χρόνου, πρὶν ή ούτος ἀρχίσῃ νὰ τρέψῃ; Οὐχί—κατὰ τὴν γνώμην του. «Ἐξήτασεν, οὖθεν, τὸ ναυλούσιμων, διὰ νὰ ἀνεύρῃ, ἀν οἱ συμβαλλοῦντοι εἰχον διὰ ρήτων φράσεων ἀσχολήθη μὲ τὸ πρόβλημα τοῦ πότε θὰ ἥρχιζε μετρούμενος ὁ χρόνος τῶν σταλιών. «Ο δρος 17 καθώριζεν, ὅτι αἱ ημέραι σταλίας ἀρχίζουν 24 ὥρας μετὰ τὴν ὑπὸ του πλοίου ληφθεὶν προφυλακτέων τοῦ φορτίου καὶ μετὰ τὸ ἀνοιγμα τῶν στομίων τῶν κυτῶν, ἐτοιμῶν νὰ δεχθοῦν τὸ φορτίον, κοινωνοιουμένης ὑπὸ τοῦ πλοΐου ἀρχούν καὶ τῆς σχετικῆς πρὸς τοῦτο εἰδοποίησεως πρὸς τοὺς ναυλωτάς η τοὺς πράκτοράς των εἰς ὥρας ἐργασίμους. Κατὰ τὴν γνώμην, συνεπώς, τοῦ δικαστοῦ, ὁ χρόνος τῶν σταλιῶν—δυνάμει τοῦ ναυλούσιμωφενοῦ—ἥρχιζεν, ὅταν οἱ δύο ἀνωτέρω ὅροι ἔξεπληρούντο, δταν, δηλαδή, τὸ πλοίον ήτο ετοιμον νὰ δεχθῇ τὸ φορτίον καὶ ὅταν ὁ πλοίαρχος καὶ θά εἰ-
χε δεόντως ἐπιδώσει τὴν ἀπαίτουμενην σχετικήν εἰδοποίησιν. «Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς, ὁ χρόνος δὲν ἥρχισε νὰ ἀπόλλυται πρὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς εἰδοποίησεως. «Η παράγραφος 67, καθ' ήν, ὁ ἀπόλεσθεὶς χρόνος ἐν ἀναμονῇ τῆς θέσεως πρὸς φόρτωσιν ἔδει νὰ ὑπολογισθῇ ὡς χρόνος φορτώσεως, δὲν ἐστήμανε—κατὰ τὸ δικαστήν—«ὅτι θὰ ἐπρεπε νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀποτελών μέρος τοῦ χρόνου φορτώσεως».

Τὴν κοινοποίησιν τῆς εἰδοποίησεως «περὶ ἔτοιμου νὰ δεχθῆ φορτίου» συνέχειον ὁ δικαστής—καὶ κατ' ἀκολουθίαν, τὴν πραγμάτωσιν τῆς ναινώσεως, ἡμέρασιν αἱ τοπικαὶ συνήκαι—ἡ ἀδύναμια ἐπικοινωνίας τοῦ πλοίου. Πράγματι, δὲν ἥδυνθη ὁ πλοίαρχος νὰ κοινοποίησῃ γραπτῶς τὴν εἰδοποίησιν του, παρὰ μόνον τὴν Ἰ[ερά] Ιουνίου, διαν ἐπέβοτον οὐ σκάφους του ὁ πράκτωρ τῶν ναινώσεων.¹ Επόνισε, περαιτέρω, ὁ δικαστής, ὅτι τὰ αὐτὰ ἀποτελέματα θὰ ἥδυναντο νὰ ἐπέλθουν καὶ ἀπὸ ἄλλας αἰτίας, ἡσσονος σημασίας. «Ἀπώλεια χρόνου, λ.χ., δύνανται νὰ ἐπέλθῃ, ὅταν ὁ ναινώτης παραλειψῃ νὰ καθορίσῃ ἀγυρκοδόλιον ὅταν τὸ πλοίον δὲν εἰσέλθῃ εἰς τὸ ὄρισθεν δι’ αὐτὸ ἀγυρκοδόλιον». Ήτο ἀδύνατον εἰς αὐτὸν (τὸν δικαστήν) νὰ εἴπῃ, ἂν ὑπὸ τὴν εἰδικὴν αὐτὴν φραστεολογίαν τοῦ ναινώσεων, ἥδυνατο νὰ υφίσταται οιαδήποτε ὑποχρέωσις τῶν ναινώσεων νὰ καθορίσουν θέσιν φορτίωσεως, ἐφόσον ἢ εἰδοποίησις περὶ ἔτοιμου τοῦ πλοίου δὲν είχε δοθῆ παρὰ τοῦ πλοιάρχου, λαμβανομένους δι’ υπ’ όντων, διτὶ τὸ ναινώσεων φανών διαγράφει εἰδικὸν τρόπον ἐπιδόσεις τῆς ἐν λόγῳ εἰδοποίησεως, ἐφ’ ὅσον ἡ εἰδοποίησις αὕτη δὲν θὰ ἐδίδοται ὑπὸ αὐτὸν τὸν ίδιαίτερον τρόπον.

Καταλήγων δικαιοστής, ἔκρινεν, διτὶ οἱ πλοιοκτήται δὲν ἐδίκαιουντο εἰς ἀπόζημισιν ἐπισταλιὸν διὰ τὰς 7 ἡμέρας καὶ 7 ὥρας, ὃς οὐτοὶ εἶχον ἀδίσθιοι καὶ ἐκήρυξεν ἴσχυρὸν τὸ ἔπειρον σκέλος τῆς ἀποφάσεως τοῦ δικαιτητοῦ, κατὰ τὸ ὅποιον οἱ πλοιοκτήται δὲν ἐδίκαιουντο εἰς μεγαλυτέρων τῆς ὅσδε ἐλάσον ἀπόζημισιν διὰ τὴν ἑπτάσταλιας. Τὰ ἔξοδα τῆς δικῆς ἐπιδικάσθησαν εἰς βάρος τῶν ναυαλῶν.

Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ



Μέ τὴν ναύλωσιν τοῦ δηγελοκινήτου ἐπιβατηγοῦ «Σεμίραμις» τῆς ἑταιρίας Ποταμιάνου καθ' δὲν τὴν θερινὴν περίοδον πρὸς ἔκτελεσιν τουριστικῶν τακτικῶν δρομολόγίων ἀνά τὰς νῆσους τοῦ Αἴγασιου, τὴν Κρήτην καὶ τὴν Δωδεκάνησον, ὁ Ὀργανισμὸς Τουρισμοῦ ἐσημείωσεν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τοῦ μίαν ἀξιόλογον ἐπιτυχίαν. Τὸ «Σεμίραμις» ήτο, πράγματι, τὸ κατάλληλον ἐπιβατηγὸν σκάφος. Αἱ ἐπ' αὐτῷ παρεχόμεναι εἰς τοὺς ξένους περιηγητὰς ἀνέσεις δὲν εἶνε οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον κατόπιν τῶν ὅσων προσφέρουν εἰδικὰ διὰ περιηγητικούς πλόας ἔχεια θελατημάγχα. Εὔρυχροιά ἀπόλυτος εἰς τέ τὰ γεμάτα φώς καὶ ἀέρᾳ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν καὶ τοὺς κοινοχρήστους χώρους, τροφὴ ἀρίστη, τάξις καὶ περιποίησις ὑποδειγματικὴ εἶνε τὰ κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα τοῦ λαμπτροῦ αὐτοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους. Τὸ «Σεμίραμις» ἐκτελεῖ δύο τουριστικά δρομολόγια ἔδυσισισιας. Οἱ ἐπιβάται του, ξένοι κατὰ κύριον λόγον, δὲν ἔχουν παρὰ θερμά συγχαρητήρια νὰ ἔκφρασουν πρὸς τὸν πλοιοκτήτην κ. Τ. Ποταμιάνον καὶ τὸν Ὀργανισμὸν Τουρισμοῦ. Μᾶς ἐδόθη καὶ ἄλλοτε ἡ ἐύκαιρια νὰ τονισωμεν, δητὶ χωρὶς τὴν συντονισμένην συμβολὴν τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, ὁ Τουρισμὸς εἰς τὴν χώραν μας δὲν θὰ κατορθώσει νὰ ἀποδῶσῃ, τὰ Ποταμιάνος ἔδυστανσε πολλὰ διά τὴν μετασκευὴν τοῦ ὠραίου σκάφους, διὰ τὴν ἀρτιωτάτην συντήρησιν του. Ἐπειτούν, ὅμως, νὰ μᾶς ἀποδῶσῃ ἔνα σκάφος κατ' ἀπόλυτον λόγον κατάλληλον διὰ τὸ Τουρισμόν.

DIRECTORY OF SHIP'S AGENTS, STEVEDORES TUGOWNERS, SHIPCHANDLERS ETC.

ADELAIDE	Messrs. E. P. & A. FRASER	
13, Grenfell Street, Tele: CENTRAL 436. Cables «STEVEDORE»	STEVEDORES AND CONTRACTORS	
PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD. Tolley's Buildings Lipson Street. Tele. J. 1582/J 1713 After Hours J. 6869 Cables «PORTADPROV»	WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS. Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice	
ALGIERS	S. A. SENIA Cables: Senia—Algiers	SHIPCHANDLER American Cigarettes Export
AMSTERDAM		
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD Tele: 41860	STEVEDORES SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR Binnenkant 47 & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES.	
ANTWERP		
STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. Tele: 329238 Kattendijk Dock W. 27 Cables: «Fransswart»	STEVEDORES	
JOSEPH J. LEE & Co 17, Batavia Street, Tele: 33.61.86.—33.61.87—33.61.64 Cables: «Lee»	STEVEDORES & CARGO SUPERINTENDENTS	
BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY. Avenue d' Italie 92, Tele: 337.846 Cables «Belbunker» Telex. An. 212	STEVEDORING SUPERINTENDING	
STEVEDORING Co. GYLSEN Rue de Genes 7, Cables «Gylsen» Tele: 33.08.82—33.09.68	STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS	
BALTIMORE		
TERMINAL SHIPPING Co Garrett Building Tele: Plaza 2910 Cables: «Terminal»	STEVEDORES	
MARYLAND SHIP CEILING Co INC. 320 Chamber of Commerce Bldg, Telef. Lexington 1860—61 Cables: «Marshipco»	SHIP FITTERS	
CURTIS BAY TOWING Co. Mercantile Trust Building. Tel. MULberry 5—8700 Cable & Radio «CURTISBACO»	TOWAGE also at NORFOLK & PHILADELPHIA	
CALCUTTA		
ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD. Canning House, 187, Canning Street Tele: Bank 5339	STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIPPING & PAINTING CONTRACTORS	
CAPE TOWN HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD		
Tele: 8—1478 2 Selkirk St. Cables: «Hermes»	SHIPCHANDLERS	
CASABLANCA		
H. G. SMITH & Co Ltd. 119, Avenue du General Drude Telephone: 208—85 Cables: SMICO	SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES	
L. BARBER LIMITED (also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTHEY, ALGIERS) 119, Avenue du General Drude Telephone: 607—21 Cables: BARIMER	STEVEDORES, CARGO SUPERINTENDENTS, SHIP'S AGENTS	
COLUMBIA & WILLAMETTE RIVER PORTS		
PORLTAND STEVEDORING Co 1732, N. W. Quimby Street, Portland Ore. Cables «Portsteve». Telephone Broadway 5497.	STEVEDORES AND GRAIN FITTERS	
DAKAR		
«SOCOMAR» 21 Brd. Pinet, Laprade Tele: 108 Cables: «Overall»	SHIPBROKERS & SHIPCHANDLERS	
DUNKIRK		
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES Tele: 4.70 2 Quai Freycinet Cables: «Travindus»	STEVEDORES	
JOKELSON & HANDTSSEM Tele: 782/5 8 Place des Nations Cables: «Jokelson»	STEVEDORES	
DURBAN		
J. E. PALMER & Co. (PTY) LTD., 220)224 POINT ROAD, DURBAN Cables: «ROULETTE»	STEVEDORES	
FINLAND	ASSOCIATION OF FINNISH MEMBERS AT ALL PORTS	STEVEDORES SHIP'S STORE MERCHANTS
FREMANTLE		
NICHOLLS PTY LIMITED 26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables: «Stevnichol»	STEVEDORES	
FREMANTLE PROVIDORING Co. PTY. LTD. Leake Street, FREMANTLE Telephone: L—1036—7—8. Cables: «Providore»	SHIPCHANDLERS	
GEORGETOWN (DEM)		
S. R. WILTSHIRE & SONS. 41 & 42 New Market & Mundy Streets Tele: Central 814 Cables: «Wilbut»	SHIPCHANDLERS	
GIBRALTAR		
JAMES MOLINARY LTD Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «James»	SHIPCHANDLERS	
HAMBURG		
THOR NILSEN 21, Kajen Tele: 33.28.41/42 Cables: «Stevedoring Hamburg»	STEVEDORES	
BASTE & LANGE (MICHAEL GEORGIOU MELLIS) 3, Brook, (Free Port) Cables: «Provisions» Tele: 32 62 08 and 33 73 81	SHIPCHANDLERS	
HULL		
P. E. HOLLAND, LTD. 11, REDON ROAD, HULL CABLES: «DUCAL» TEL. 31870	STEVEDORES	
HUMBER STEVEDORING CO LTD. 11, HEDON ROAD, HULL. CABLES: «STEVEDORE» TEL: 33371	STEVEDORES	
KARACHI		
COWASJEE & SONS SHIP'S AGENTS, STEVEDORES, KEAMARI, Cables: Jubilee Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115 SHIP CHANDLERS COAL BUNKERERS, TUGS, BARGE OWNERS		
LIVERPOOL		
REA LIMITED Pacific Building, James St. Tele: Central 6070 Cables: «Egneus»	STEVEDORES	
LOURENCO MARQUES		
VITORIA LIMITADA P. O. Box 83 Tele 4428 & 3228 Cables: «Cretikos»	SHIPCHANDLERS	
N. KASSIMATIS 62, Avenue Alvares Cabral Tele: 5254 Cables: «Nikas»	SHIPCHANDLERS	
MADRAS & COAST PORTS		
N. SELVARADJALOU CHETTY & Co Tele: 3680 6/20 North Beach Road Cables: «Stevedore — Madras»	STEVEDORES & SHIPCHANDLERS	
MELBOURNE		
UNITED STEVEDORING PTY Ltd. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	STEVEDORES	
THE FLEET FORGE PTY Ltd. Tele: MX 5233 9/13 Lorimer St. SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP REPAIRERS	
UNITED SHIP SERVICES PTY LTD. Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5 Cables: «Fleetways»	SHIP'S FITTINGS	
Messrs. E. P. & A. FRASER «Phosphate Houses», 515, Collins Street. Tele: MB 3155. Cables: «STEVEDORE».	STEVEDORES & CONTRACTORS	
JAMES PATRICK SHIPPING Co Melbourne, Sidney, Brisbane	SHIP AGENTS & STEVEDORES	
MORMUGAO		
LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD. CLEARING & SHIPPING Cable: LEMUIR SHIPS AGENTS		
I. P. NORONHA Cable: IGNATIUSNORONHA	SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS	
NAPLES		
DITTE RIUNITE PUCCI BROS Tele: 21128 Piazzale Portadi Massa SHIPCHANDLERS & BONDED Cables: «Pucci Bros» WAREHOUSE OWNERS		
NEW YORK		
MORAN TOWING & TRANSPORTATION Co INC. Tele: 8—8787 17 Battery Place, Cables: «Morantow»	TUGOWNERS	
PENANG		
S. V. K. PATCHEE BROS (Manum) Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «Ismalia»	SHIPCHANDLERS & STEVEDORES	

ΣΥΝΤΟΜΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΕΑ

ΕΜΠΟΡΙΟΝ, ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

NEA YOKΗ, Ιούλιος. — Τάξ τελευταίας ήμέρας του 'Ιουνίου, ή Αύγουστος, βάσει πιστώσεων, 2.800.000 μπούσελς άμερικανικού άραβοσίτου και ή Φορμόζας 1.200.000 μπούσελς σίτου. Ή Ιταλία, έξι όλου, έλαβεν έξουσιοδότησιν πιστώσεως μέχρις 9.1 έκατομ, δολλαρίων διά την άγοράν σίτου (5 έκατομ, μπούσελς) έξι 'Ην. Πολιτειών, παραδότεων μεταξύ 27ης 'Ιουνίου και 30ης Σεπτεμβρίου. 'Επίσης, ή Χιλή ήγόρασεν έξι 'Ηνωμ. Πολιτειών 700.000 μπούσελς σίτου, τό 'Ισπανή 700.000 μπούσελς σίτου και ή 'Ισπανία 375.000 μπούσελς άραβοσίτου, ή δέ Γαλλία έξι 'Αργεντινής 50.000 τόνους σίτου.

• Ιδιαίτεροι υπολογισμοί άναβιθάζουν τήν έσδεδιαν τού άραβοσίτου είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατά τό 1955 είς 3348 έκατομμύρια μπούσελς, έναντι 2964 έκατομμύριων μπούσελς τού παρελθόντος έτους. Ή έσδεδια τού χειμερινού σίτου άνηλθεν είς 637 έκατομμύρια μπούσελς. 'Επίσης είς τό τέλος 'Ιουνίου υπελογίζετο, θτι ή έσδεδια τού έφερινού σίτου θά έφθανεν είς 209.588.000 μπούσελς και τών κυάμων είς 385 έκατομ, μπούσελς, έναντι 342 έκατομμύριων μπούσελς τού παρελθόντος έτους. Ούτω, ή συνολική παραγωγή τών 'Ηνωμένων Πολιτειών κατά το τρέχον έτος θά είναι κατά πολὺ μεγαλύτερα τής περισινής, συγκεκριμένως δέ ή δευτέρα είς τήν ιστορίαν των. Αι προβλέψεις αυτών θείλονται εις τό υπουργείον Γεωργίας.

• Μεταξύ Πολωνίας και Καναδά συνεφωνήθη ή άγορά 10 έκατομμύριων μπούσελς καναδικού σίτου, έπι τή βάσει τραπεζιτικού δανείου γηγυμημένη από τήν καναδική Κυβερνησία.

— Σχετικαί έξι όλου πληροφορίαί άναφέρουν, θτι ή Σοδιετική "Ενωσις άντιμετωπίζει τήν άναγκην προμηθείας από τόν Καναδάν 600.000 τόνους σιτηρών διά τήν Πολωνίαν και τήν Ούγγαρισ. Τά πρώτα φορτία θά παραληφθούν είς Βαγκούνερ τό φθινόπωρον διά Πολωνίαν, ένω αι υπόλοιποι ποσότητες θά φορτωθούν τήν οινοίνται τού 1957.

— Έν συνεχεία άνηγγέλθη έξι Ουασιγκτώνος μία σειρά έξουσιοδοτήσεων διά τήν άγοράν άπο φίλας και σύμμαχος κράτη άραβοσίτου άξιας 5.245.000 δολλαρίων, σίτου άξιας 1.763.000 δολλαρίων και σόγια άξιας 1.250.000 δολλαρίων. Αι έν λόγω άγοραί θά πραγματοποιθούνται από τά κρατικά άποθέματα και θά πληρωθούν μέτ το τοπικόν νόμισμα έκάστης χώρας.

• Παρά τάς κρατούσας είς τάς άρχας τού 1955 προβλέψεις, οι περισσότεροι από τούς παρατηρήτας τών έξελίξεων τής άμερικανικής οίκονομίας έκφραζουν τήν πετούθισην, θτι και τό δευτέρον έξαμηνον τού τρέχοντος έτους θά είναι τόσον ικανοποιητικόν είς κίνησιν, δσον και τό πρότον έξαμηνον. "Ολοι οι παράγοντες οι συγκροτούντες τήν οίκονομίαν έμφανίζουν θετική τήν πρός τά άνω πορείαν των. 'Ο άριθμός τών άνεργων κατηλήθην είς τό κατώτατον δριον τών 2.5 έκατομμύριων προσώπων κατά Μάιον, έναντι 3.8 έκατομμύριων τού Μαΐου 1954, ή λιανική πώλησης διατηρείται είς υψηλόν έπιπεδον, ή δέ διομηχανική δραστηριότης και αι τοποθετήσεις νέων κεφαλαίων είς τήν διομηχανίαν αύξανουν. Τό μόνον σημείον, έπι τού όποιου τελευταίον έπεστησε τήν προσοχήν δύ υπουργός τών Οίκονομικών, είναι ή αύξησις τών πιστώσεων διά

PHILADELPHIA

INDEPENDENT TOWING Co Pier 34, South Wharves
Tele Lombard 8-8916 Cables : «Indepierco» **TOWAGE**

INDEPENDENT PIER Co Inc Pier 34, South Wharves
Tele : Lombard 3-3916 Cables : «Indepierco» **STEVEDORES**

MURPHY COOK & Co The Burse Philadelphia 6,
Tele : 8-5514, 8-5515 **STEVEDORES**

RANGOON COMOTTO SON & Co LTD.
P. O. Box No 139, Cables «Macotto», **STEVEDORES & SHIPCHANDLERS**

ROTTERDAM

STEVEDORE Co. QUICK DISPATCH LTD. STEVEDORES, SUPERINTENDENTS, GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES
Tlee: 27190 Masaskade 113
Cables: «Fransswart»

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele : 72868 Bolnes Cables : «Boele» SHIP REPAIRERS & BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.
Tele : 23168 Willemkade 21 Cables: «Advantage» STEVEDORES

SINGAPORE DAWOOD & Co 57 Raffles Quay
Tele: 4757 Cables: «Lathiphia» **SHIPCHANDLERS**

Wah Hin & Co Ltd, 62 Robinson Road.
Tele. 22340-3884-3885-6127
Cables : «Provisions»
SHIPCHANDLERS, SHIPPING & MANUFACTURERS AGENTS IMPORTS & EXPORTERS RUBBER & RICE MERCHANTS

SYDNEY N.S.W. N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD
Tele : B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street

VANCOUVER B.C. Cables : «Motive» **STEVEDORES**

EMPIRE STEVEDORING Co
Tele : Pacific 8841/8 895 Railway Street
Cables : «Despatch» **STEVEDORES**

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West.
Tele: Marine 6481-8 Cables: «Louiswlf» GRAIN FITTERS AND STEVEDORES

τήν άγοράν ειδών καταναλώσεως.

• Τό υπουργείον 'Εμπορίου ένεκρινε τήν έξαγωγήν 500 αύτοκινήτων «Σεβρόλε» είς τήν Βουλγαρίαν, ένω ή μετό την Συρίας εισαγωγή είς τήν Ρουμανίαν έκατον έτσι προσθιάστησιν πιστώσεως μέχρις 9.1 έκατομ, δολλαρίων διά την άγοράν σίτου (5 έκατομ, μπούσελς) έξι 'Ην. Πολιτειών, παραδότεων μεταξύ 27ης 'Ιουνίου και 30ης Σεπτεμβρίου. 'Επίσης, ή Χιλή ήγόρασεν έξι 'Ηνωμ. Πολιτειών 700.000 μπούσελς σίτου, τό 'Ισπανή 700.000 μπούσελς σίτου και ή 'Ισπανία 375.000 μπούσελς άραβοσίτου, ή δέ Γαλλία έξι 'Αργεντινής 50.000 τόνους σίτου.

• Καθ' υπολογισμούς τού 'Ινστιτούτου τής άμερικανικής ναυτιλίας, τά κατασκευάζομενα ανά τόνο κόστον πλοίος άντιπρωταπεύσουν μίαν συνολικήν χωρητικότητα 14.929.000 τόνων d.w. Τό έν λόγω υπό παραγγελίαν ή ναυπιγήσην τονάκιαν κατώτερων κατά 7 έκατομμύρια τόνων, έναντι τού κατ' Ιούλιον 1952 σημειωθέντος μεταπολεμικού ρεκόρ.

• Αι τελευταίαι νίκαι τής έργατικής παραταξεως είς 'Ηνωμένας Πολιτειών είς τήν τομέα τής χαλυβουργίας και τών αιτοκινήτων, άφηνου πλέον έλευθερον τό πεδίον και πρός άλλας βαθμιαίας κατακτήσεων. Τά ηγυημένα δι' δλον τό έτος ήμερομίσθια, βά έπακολουθήσουν, ή διόπτερουν οι άρχηγοι τών έργατικών όργανώσεων, ή ένδομας τών 30 ώρων, έτι δε και μία παραστάσεων τών έργατικών παράγοντος είς τήν διοίκησην τών έπικειρησεων. Αύται, ή προδιαγράφονται, είναι αι εύρυτερας μορφής έργατικας έπιδιωσεως.

• Ιδίου και ή σφεστέρα, δσον και υπέυθυνος έξηγησις τής κρατούσης ζωηρίας μεταφορικής κινήσεως : Τό μηνιαν στατιστικόν δελτίον τού Ο.Η.Ε. αναφέρει, θτι έσημειώθη αύξησις τής παγκοσμίου διομηχανικής παραγωγής. 'Η αύξησις αύτη κατά μέσον όρου 8% κατά τό πρότον τριμήνον τού 1955. Αισθηταί αύξησεις έγενοντο είς τήν Δυτ. Γερμανίαν με 12% και είτη τήν Μεγ. Βρετανίαν με 17%. Επίσης έσημειώθη αύξησις σημαντική είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τών όποιων ή διομηχανική παραγωγή καταλαμβάνει τά 2)3 τής παγκοσμίου παραγωγής. 'Η αύξησις κατά τό τελευταίον τριμήνον τού 1954 υπῆρξεν 6-7%. Η πραγματική πετρελαίων άνηλθεν είς 170.000.000 τόνων κατά τό πρότον τριμήνον τού 1955, δηλαδή έσημειώθη αύξησις κατά 11% έ σχέσει πρός τό έτος 1954. Επίσης, αύξησις έσημειώθη κατά 11% είς τήν παραγωγήν ήλεκτρικής ένεργειας, κατά τό πρώτον τριμήνον τού 1955.

• Κρισιν γαιάνθρακος άντιμετωπίζει και ή Δυτική Γερμανία. Τά υπάρχοντα απόθέματα είνε αίσθητώς μικρότερα τών περυσινών και ή παραγωγή τού Ρούρ δεν έξαρκει πλέον διά τάς ηγημένας άνάγκας τής κατανάλωσεων και τής χαλυβουργίας.

— Αι έξαγωγαι γερμανικού γαιάνθρακος θά είναι έφετος μειωμέναι, ένω αι είσαγωγαι θά φθάσουν τά 14 έκατομμύρια τόνων. Τονίζεται, ή συναλλαγματική ζημιά από τήν άθρωπαν αύτην είσαγωγήν, άνερχομένη είς όγδοοντα πέντε, περίπου, έκατομμύρια δολλαρίων.

• Συμφόρσιν κινήσεως έμφανίζει από τίνος ή λιμήνη τού Ρόπτερνταμ, ένταθείσαν, μάλιστα, λόγω τής λιμενεργατικής άπεργιας είς τήν Αμερικήν. Πλοία με μεταλλεύματα καθυστερούν έπι 10 και 15 ημέρας πρός έκφρωσιν.

• 'Η πρόσφατος απόφασις τής βρετανικής Κυβερνήσεως, θπως διατηρηση είς τό αύτο έπιπεδον τάς έξαγωγας γαιάνθρακος (12, περίπου, έκατομμύρια τόνων έπιτσιών), διευκολούνει τήν είσαγωγήν τού γενέου γαιάνθρακος. 'Έφετος ή 'Αγγλία πρόκειται νά είσαγαν 12 έκατομμύρια τόνων, χωρίς γαμμίαν πρόβλεψιν, θτι και κατά τό 1956 ή άριθμός αύτού είναι μειωμένος.

• Μειώσιν τής παραγωγής άκαθάρτου πετρελαίου προβλέπουν οι όρμοι τής πετρελαιοιμηχανίας είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Κατά 250.000 βαρελίων ήμερσίων θά περιορισθή αύτη κατά τό δευτέρον έξαμηνον τού έτους. 'Αντιθέτω, αι είσαγωγαι, κατά τό μέσον δρον, άνηλθον είς 1.250.000 βαρελίων ήμερσίων, κατά τό πρώτον έξαμηνον, με αύξησιν 20% πρός τούς άντιστοίχους διά τό α. έξαμηνον τού 1954 άριθμούς, με πρόβλεψιν πετραίρων αύξησεως. Προβλέπεται, ήκουτη, ή ζητησίς άκαθάρτου πετρελαίου είς τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας θά έξακολουθήση αύξανομένη κατά τόν ποσοστών μηνάς (6.500.000 βαρελ. ήμερσιών), ή παραγωγή, δμως, θά αύξηση κατά ποσοστόν μικρότερον τού κρατησαντος μέσου τοιούτου, κατά τά μεταπολεμικά έπι.

• 'Η άτομική ένέργεια έχει μακρόν είσετι νά διανύση χρόνον είς πετραίρησιν, πρίν ή φθάση είς τό σημείον νά συναγωνισθή τήν γαιάνθρακα και τό πετρελαίου είς τό τομέα τής παραγωγής θεμρότητος και ήλεκτρισμού. Τά άνταρέαρ γράφει ο δόκτορ Ούλισων, πρόεδρος τού διοικητικού συμβουλίου της «Στάνταρτ 'Οίλ» τής 'Ινδιάνας, είς τήν έπιθεώρησην τού «Τεχνολογικού 'Ινστιτούτου τής Μασασαχουσέτε». 'Ο συγγραφεας τής έν λόγω μελέτης χαρακτηρίζει ως σηνεργών τής έγγυρων μέλων πρόβλεψιν περί κινήσεως δι' άτομικης ένέργειας τών αυτοκινήτων, σιδηροδρομικών μηχανών, περί παροχής θερμότητος διά τάς οίκιας κλπ. "Ισως — γράφει — μετά πάροδον μιάς είκοσιπεντετάς ήδη άποικη ένέργεια νά φθάση είς τά έπιπεδα τής πρακτικής έφαρμογής.

• Μεταξύ τών ύπτο έκτελεσιν μεγάλων σχεδίων οίκονομικής άνασυρκοτήσεως τής Σικελίας, βάσει τού συναφέντος έξωτερικού δανείου, είναι και ή κατασκευή μιάς γεφύρας είς τά στενά τής Μεσογείου. Αι έργασιαί άρχιζουν τών τρέχοντα μηνά από τήν έπι τούτω συσταθείσαν άμερικανικής έταιρίαν, ήτις και θά είναι ίδιοκτήτρια τού έργου και θά είσπρακται διόδια μεχρι τού έτους 2000. Τότε, τά άπασχολθηντά κεφάλαια θά έχουν άποσεθηκή και ή γέφυρα θά περιέλθη είς τήν ίδιοκτησίαν τού ίταλικού κράτους. 'Η χρηματοδότηση θά γίνη κατά 100% από τό άμερικανικόν κεφάλαιον.

SHIPSTORES RUDOLF BREMICKER

'Ο μεγαλύτερος προμηθευτικός Οίκος ύλικων καταστρώματος και μηχανής. Τροφοδοσίαι.

Τηλ)νον: 83095 Δσις: Dockstrasse 23

BREMEN — BREMERHAVEN — BRAKE — NORDENHAN
Tel. 81672 Tel. 4441, 4442 Tel. 510 Tel. Brake 510
83172



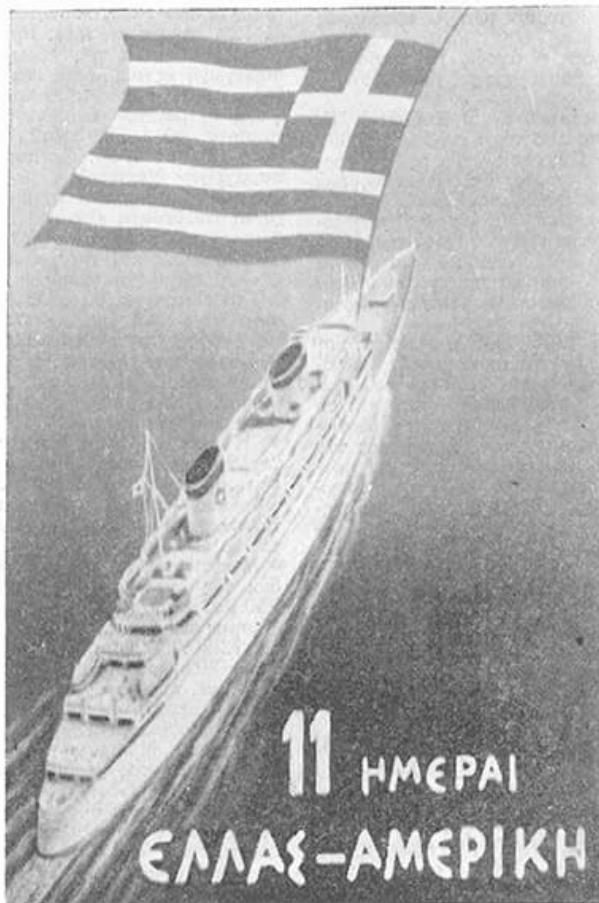
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

T.S.S.

"ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ,,

ΠΡΩΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚ

(22.000 TON.)



Αναχωρεῖ ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διὰ ΧΑΛΙΦΑΞ - ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ
τὴν 28^{ην} ΙΟΥΛΙΟΥ
μὲ ἐνδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς
ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΠΑΛΕΡΜΟΝ, ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ :

25 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ - 22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ - 20 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - 17 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

Δι' είσιτήρια καὶ ἐξασφάλισιν θέσεων, ἀποταθῆτε εἰς ὅλα τὰ
Ἀνεγνωρισμένα Γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Μεταναστεύσεως

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: 'Οδός Έλευθερίου Βενιζέλου 10-Α ΘΗΝΑΙ
Τηλ. 30875-30876



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Βέλγιον

‘Απεργία εις τήν ‘Αμβέρσαν

‘Από τών τελευταίων ήμερών του ‘Ιουνίου άπεργία των λιμενεργατών, άξιούντων έξτρα άμοιδάς και ίδιαιτέρα παραχωρήσεις διά τους άνεργους, έκηρυχθή εἰς τὸν λιμένα τῆς ‘Αμβέρσης. Πολλά σκόφια παρέμενον άκινητούντα, δλλά διετάχθησαν νά πλεύσουν εἰς τοὺς πλησιοχώρους λιμένους.

Φόδοι έκφράζονται περὶ ύποστηρίξεως τῆς ἀπεργίας καὶ ἀπὸ μέρους τῶν λιμενεργατῶν τοῦ Ρότερνταν καὶ τοῦ ‘Αμστερνταν. ‘Ολαι αἱ προσπάθειαι τῆς κυβερνήσεως, ὅπως δι’ ἐλεύθερων λιμενεργατῶν ἐπιτύχουν τὴν δύμαλην λειτουργίαν τοῦ λιμένος, ἀπέτυχον. Πάντως, τὰς τελευταίας αὐτὰς ήμερας κάποια τάσις χαλαρώσεως τῆς ἀπεργίας ηρχίσει σημειούμενη. Πολλοί ἀπεργοὶ ἐπανήλθον εἰς τὰς ἔργασιας των.

Γαλλία

Συγχώνευσις μεγάλων ναυπηγείων

Δύο ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα γαλλικά ναυπηγεία, τὰ ‘Πενοέ’, τοῦ Σαιν Ναζαίρ, καὶ τὰ ‘Σαντιέ ντε λά Λουάρ’, συνεχειαίησαν διά νὰ ἐπιτύχουν πλέον ὄρθολογικὴν κατασκευήν τῆς παραγωγῆς των καὶ μικρότερον κόστος. Οἱ ἐν λόγῳ Οίκοι μὲ δύο ναυπηγεία εἰς τὸ Σαιν Ναζαίρ, ἔνα εἰς τὴν Νάντην καὶ ἔνα εἰς τὸ Ρουέν θὰ ἀποτελέσουν ἑφενῆ δύο εἰδικεύεμά ναυπηγικό συγκρότημα. Εἰς τὸ Σαιν Ναζαίρ ἐκάστη ἑταῖρια διετήρει μέχρι τούτῳ ἰδίου ναυπηγείου διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων σκαφῶν, τὰ δέ δύο αὐτὰ ναυπηγεία ἔχωνται ἀπὸ ἀλλήλων μὲ Ἑνο μεστότοιχον. Οὗτος πρόκειται ἡδη νὰ κατεδαφισθῇ καὶ τὰ δύο ναυπηγεία θὰ ἀποτελέσουν μίαν μονάδα διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων μεγάλης χωρητικότητος, ἥποι 10.000 τόνων καὶ ἄνω. ‘Εξ ἀλλοῦ, τὰ ναυπηγεία Ρουέν καὶ Νάντης θὰ ἀποτελέσουν τὸ δεύτερον συγκρότημα, ὅπερ θὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν κατασκευὴν πλοίων μεστῆς γωρητικότητος, ἥποι κάτω τῶν 10.000 τόνων d.w. Τέλος, τὰ ναυπηγεία Ντουπιέζον θὰ ἐλέγχωνται ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ ‘Σαντιέ ντε λά Λουάρ’, εἰδικεύομενα εἰς τὴν κατασκευὴν μικρών πλοίων. ‘Ἄς σημειωθῇ ἐπ’ εύκαιρια, ὅπι τὰ ναυπηγεία τοῦ Σαιν Ναζαίρ καθεῖλκυσαν τὸ παρελθόν ἔτος οκταφή 204.000 τόνων.

Γιουγκοσλαβία

Μια ἐπιτυχὴς ναυαγιαιρεσία

Ἐπιτυχὴ ναυαγιαιρεσίαν ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν ὁ ναυαγοσωστικὸς ὄργανοισμὸς τοῦ Σπαλάτου. ‘Ενα βοηθητικὸν σκάφος τοῦ γιουγκοσλαβίκου στόλου εἶχε βυθισθεῖ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ θυελλῆς τὴν 31ην Μαΐου εἰς τὴν διώρυγα Κέδρων καὶ τὸ ναυάγιον του ἔκειτο εἰς βάθος μεγαλύτερον τῶν 60 μέτρων. ‘Η θέσις του ἐπειημάθη ἀπὸ τὴν Βυθισκόρον καὶ ἐπειρύχθη ἐντὸς δύο μόνον ήμερῶν ἡ ἀνέλκυσις καὶ παράδοσις τοῦ πλοίου εἰς συνεργείον διὰ τὴν ἐπισκεύην του. ‘Ο γνωστὸς ἀπὸ τὴν ἐπίσκεψιν του καὶ εἰς τὰ ἐλληνικά ὅπατα πλωτῶν γερανός, ἀνωνικῆς δυνάμεως 150 τόνων καὶ αὐτοδυνάμου προσώσεως, ἔχρησιστοιμῆτη εἰς τὴν ἐν λόγῳ ναυαγιαιρεσίαν. Οὗτος εἶχεν ἀνέλκυσει προγονούμενων ἀπὸ μεγάλα βάθη καὶ τὰ βυθισμένα τουριστικά σκάφη ‘Παρτιζάνκα’ καὶ ‘Προλετάρσκας.

Γερμανία

Λάινερς διὰ τὸν Βόρ. ‘Ατλαντικόν

Σχεδιάζεται ἡ ναυπηγήσις δύο ὑπερωκεανίων τῶν 30.000 τόνων γκρός διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου ‘Ατλαντικοῦ, χωρὶς δύο καὶ νὰ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ (HELLENIC SHIPPING AGENCY)

ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ-ΤΟΚΙΟ-ΚΟΜΠΕ-ΟΖΑΚΑ ΚΑΙ ΆΛΛΟΥΣ ΙΑΠΩΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

A. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (ΑΠΟ ΤΟΥ 1916) Γενικὸς Διευθυντής ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ. CORNES & Co. Ltd. (ΑΠΟ ΤΟΥ 1861)

Πράκτορας ἐν Ιαπωνίᾳ τῶν ΛΟ·Υ·Δ·Σ τοῦ Λονδίνου, σοβαρῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν, τῶν ἑταῖρειῶν BEN LINE, RADIOS MARKONI, RADAR, καὶ ἡχοβολιστικῶν μηχανημάτων, γυροσκοπικῶν πυξίδων καὶ αὐτομάτων πηδαλίων S. G. BROWN, τῶν κυριωτέρων Βρετανικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρειῶν.

Προσφέρονται αἱ οἰκονομικῶτεραι καὶ ἀποδοτικῶτεραι πράκτορειακαὶ προσωπικαὶ ὑπηρεσίαι πρὸ τοὺς ἔλληνας ἐφοπλιστάς. Πλήρης παροχὴ πάσης φύσεως πληροφοριῶν καὶ ὑπηρεσιῶν διὰ ναυπηγήσεις, μετατροπάς πλοίων, παραδόσεις, ναυλώσεις, ἐπισκευάς καὶ ἐπιθεωρήσεις, προμήθειαν βοηθητικῶν μηχανημάτων ἡλεκτροπαραγωγοῦ συστήματος, ἡλεκτρονικῶν τοιούτων καὶ ἐργαλείων ναυσιπλοίας, κατασκευῆς τῶν πλέον γνωστῶν παγκοσμίως, εἰδικεύμενων Οἰκῶν.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΥΟΚΟΗΑΜΑ P.O.B. 411

Τηλεγρ. GRECIAN-YOKOHAMA

εἰναι πιθανή ἡ ἔναρξης τῆς κατασκευῆς τῶν κατὰ τὸ ὄμεσως προσεχὲς μέλλον. Τὸ ἔνα ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ λάινερς προορίζεται διὰ τὴν ‘Αμβούργο-‘Αμερικανόν τοῦ Βρέμης καὶ τὸ ἔπειρος διὰ τὸ ‘Βορειογερμανικὸν Λούδο. Αἱ πόλεις τῆς Βρέμης καὶ τοῦ ‘Αμβούργου ὑπερσχέθησαν ἡδη τὰς οἰκουμενικῆς τῶν ἀρωγῆν, ἀλλὰ τὸ δόλον ζήτημα τῶν πιστώσεων, που θὰ ἀπαιτηθῇ νὰ χορηγηστὴ ὡς ‘Ομοσπονδιακὴ Κυβέρνησις, δὲν ἐπελύθη εἰσέτη. ‘Εκπρόσωπος τῆς πόλεως τοῦ ‘Αμβούργου εδήλωσε πρὸ ημερῶν, ὅτι ἐνδέχεται περὶ τὸ 1957 νὰ ἀρχίσουν αἱ σχεδιαζόμεναι ναυπηγήσεις καὶ διὰ τοῦ αὐτοῦ πόλεις θὰ ἔγγυθθων διὰ μίαν πιστωσιν 2 ½ ἑκατομμυρίων λιρῶν διὰ τὰ δύο ὑπερωκεάνια. Πάντως, ἡ ναυπηγήσης τῶν θὰ ἔξαρτηται τελικῶς ἀπὸ τὴν ἔκτασην τῶν πιστώτικῶν διευκολύνσεων, τὰς ὃποιας θὰ στέρηται καὶ τοῦ παράσημη ἡ Κυβέρνησις τῆς Μπόνιης.

‘Ηνωμ. Πολιτεῖαι

Αι ναυτεργατικαὶ ἀνωμαλίαι

‘Ενωπίον τῆς ἀρμοδίας διὰ τὰ ζητήματα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπιπροπῆς τοῦ Κογκρέσου διεγήθη τελευταίως ἔρευνα ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς παρακτίου ἀμερικανῆς ναυτιλίας. ‘Ηκολουθήθη ἡ γνωστὴ διαδικασία τῶν κατασθέσεων ἀπὸ μέρους τῶν ἐνδισφερομένων παραγόντων, διαχειριστῶν — κυρίως — διαφόρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Οὗτοι ἀπεκάλυψαν τὰς αἰσθητὰς καὶ ἐν πολλοῖς ἀδικιαίολγήτους ἐπιβαρύνσεις τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, αἵτινες καθιστοῦν τὸν διασχίσιον τῶν διασχίσιον τοῦ περιορίζουν τὴν ιδιωτικήν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα δραστηριότητα. ‘Απὸ τὰς συζητήσεις καὶ κατασθέσεις σταχυολογούμενων ὠρισμένα χαρακτηριστικά ἀποσπάσματα.

Οὕτω, ὁ διαχειριστὴς τῆς ἑταῖρίας Οὐεαρχαίουζερ κ. I. O. Νόδε, ἀπαντῶν εἰς σχετικάς ἑρωτήσεις, ἔθεβαίσων, διὰ αἱ συμφεσίαι μετὰ τῆς ‘Ενώσεως Ναυτών’ συλλογικαὶ συμβάσεις, περιλαμβάνουν περὶ τὰ ... ὄγδοηκοντα εἰδῆ ἐκτάκτων ἀμοιδῶν. Αἱ δι’ ὑπερωρίαν ἀμοιδαὶ — εἴπεν — ἀντιπροσωπεύουν — κατὰ μέσον δύον — τὰ 56% τοῦ μισθολογίου καὶ ἀναφέρονται εἰς τὰ 80% τῶν μελῶν τοῦ πληρωμάτος.

‘Η ἐπιπρόποτε ἔξετάζει μετὰ προσοχῆς διὰ τὰ πλευράς τοῦ ζητήματος τῶν σχέσεων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, τόσον διὰ τὰς ἐπιχορηγουμένας, δύον καὶ διὰ τὰς μὴ ἐπιχορηγουμένας τακτικὰς γραμμάτες. Αἱ ἀκτοπλοΐαι κραμαρικαὶ, παντώς, μεταβάνουν κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις.

Εἰς τὴν κατασθέσιν του ὁ κ. Νόδε ἀπεκάλυψε μεταξὺ ἀλλών, ὅτι τὸ καθάρισμα τῶν διπυθμένων ἐμπίπτει εἰς τὰς ὑπερωρίας, διότι χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὸ πληρώματα ὡς ‘ἀπεχθῆ ἐργασία’. ‘Η μεταφορά, ἐπίσης, τῶν ἀποριμάτων ὑπόκειται εἰς κατασθόλην ἐκτάκτου πληρωμῆς πρὸς τὰς ναύτας, διότι «οἱ θαλαμηπόλοι δὲν ἡμποροῦν νὰ ἐκτελέσουν τὴν ἐργασίαν ταύτην». ‘Ἀποτέλεσμα, δι’ ἐτέον, μιᾶς διὰ τῆς συμβάσεως προβλεπομένης ἐπιβαρύνσεως 4 δολαρίων ἐδόμουμαίων κατ’ ἀνδρα διὰ τὴν μὴ παροχήν καθαρούν σινδονίων, ἥτοι νὰ ὑποχρεώσῃ τὴν ἔταιριαν, ὅπως ἐν ὑπεραθονίᾳ ἐφοδιάστη τὸ πλοίον μὲ κλινοσκεπάσματα.

‘Ανεφέρθη, ἀκόμη, διὰ τοῦ παρόπλου του σκάφους κρίνεται μονοπλεύρως. ‘Οταν, δηλαδή, τὸ πλοίον κρατήται ἐξ ἀντέρεας βίας, ἡ ἑταῖρία πληρώνει τὴν δαπάνην διὰ τὴν καθυστέρωσιν, ἐνώ διὰ τοῦ παρόπλου εἰς καθευδρίστερης φύεται εἰς μέλη τοῦ πληρώματος, οὐδεὶς πληρώνει. Κατέθεται περιστέρως ὁ κ. Νόδε, διότι τὸ ποσοστοπικόν της μηχανῆς ἀμείβεται ἔξτρα, διὰ τὸ πλοίον παραμένη ἐν δύμω, διὰ τὸν φυλακήν τοῦ ιππαρίου(δοκεύων τελείων), ἀν καὶ διὰ τὴν ἐργασίαν αὐτὴν καταβάλλεται ὀλιγώτερος κόπος, παὸς διὰ τὸ πλοίον ταξιδεύει. Τούτο, διὰ τοῦ συναγετέοντος καθαρούν συνηθείων πυξίδων πολλά πλόγυαν ἔργασίσιν ἔχουν σπίερουν καὶ ἔπιτελέσουν οἱ μηχανικοί : ‘Κάθε πέντε λεπτά στρέφουν καὶ ἀπὸ μίαν διαδίδονται. Αὐτὸς εἶνε δλον!».

‘Ανέφερεν, ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. Νόδε, διὰ τὴν νέα μέθοδος στοιβασίας τῆς ξυλείας, ἔμεινες τὰς ἀνάγκας τῆς ἑταῖρίας διὰ τὴν χορηγούμενην ἀπὸ τῆς καταστομάστος πρὸς χειρισμὸν τοῦ φορτίου, δόπτε καὶ ἐκρειάζετο ἡ ἐργασία ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Κατέθεται περιστέρως ὁ κ. Νόδε, διότι τὸ ποσοστοπικόν της μηχανῆς ἀμείβεται ἔξτρα, διὰ τὸ πλοίον παραμένη ἐν δύμω, διὰ τὸν φυλακήν τοῦ ιππαρίου τῆς Καλιφόρνιας κ. Μύλερος εδήλωσε σταρκαστικῶν τὰ κάτωθι, διὰ νὰ καταδέξῃ πόσην δλόγυαν ἔργασίσιν ἔχουν σπίερουν καὶ ἔπιτελέσουν οἱ μηχανικοί : ‘Κάθε πέντε λεπτά στρέφουν καὶ ἀπὸ μίαν διαδίδονται. Αὐτὸς εἶνε δλον!».

καιολογήτως την φόρτωσιν ή έκφρότωσιν. 'Αμφισβήτησις, λόγου χάριν, έπει της προσελεύσεως τοῦ προσφερθέντος εἰς τὸ πλήρωμα καφὲ καθυστέοντος εἰς μίαν περίπτωσιν τὸν ἀπόπλου τοῦ πλοίου. Καὶ τότε, ὅπως καὶ εἰς ἔτερα περίπτωσιν, ὁ δρός τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἐναντίον τῆς διακοπῆς τῆς ἐργασίας εἶχε παραδιασθῆ.

—Δὲν ἐννοῶ, παρετήρησε μέλος τῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς, διατι ἔξακολουθεῖτε νὰ πιστεύετε εἰς τὴν ἀξίαν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καὶ ὑπογράφετε αὐτάς, διταν γνωρίζετε, διτι παραδιαζονται;

—Εἰνε, ἀκριβῶς, ὥπως καὶ αἱ Δέκα 'Ἐντολαί...', παρετήρησεν ὁ δημοκρατικός βουλευτὴς τῆς Οὐάσιγκτων κ. Πέλλου.

'Αρ' ἔτερου, ὃ ἀντιπρόσωπος τῆς ναυτικῆς ἐταίριας «Πόπ καὶ Τάλλιππον» κατέθεσεν, διτι τὰ 45 σέντας ἐκάστον εἰσπραττομένου ὑπὸ τῆς ἐν λόγῳ ἀτμοπλοΐας δολλαρίου δαπανῶνται εἰς ἐργατικά. «Φαίνεται νὰ εἴνει δι' ἡμᾶς — εἶπε — χαμένο τὸ παιχνίδι, διτι, ἐνῷ ἐργαζόμεθα ἀδιάκοπως, δὲν δυνάμεθα νὰ ἔξοικονομήσωμεν οὔτε μίαν δεκάσαντα... Μόνη ἀπομενούσα λύσις, προσεθίκεν, εἶνε νὰ μείωσις τοῦ κόστους τῆς ἐργασίας διὰ μιᾶς ριζικῆς ἀλλαγῆς τῆς τακτικῆς εἰς τὰ ἐργατικὰ ζητήματα.

Διά τὰ φορτία βοηθείας

Διὰ φήμων 181 ἐναντίον 51, ἡ Βουλὴ τῶν 'Αντιπροσώπων ἀπέρριψε τὴν ὑποβληθεῖσαν διὰ τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῶν ἔξωτερικῶν ὑποθέσεων πρότασιν τοῦ «Οργανισμοῦ 'Αμοιβαίας Βοηθείας», ὥπως, ἡ γνωστὴ προτίμησις τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ημίσεος τῶν φορτίων τῶν ἔξαγομενῶν διὰ κρατικῆς χρηματοδότησης, παύση ὑφισταμένη διὰ τὰ γεωργικὰ προϊόντα. 'Ο ἐπιπρόσωπος τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἐδίλωσε σχετικῶς, διτι λόγω ἀκριβῶς τοῦ περιορισμοῦ τῶν 50+50 κατά τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων, ἀπόλεσσαν τελευταίων αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι διὺ μεγάλας παρασγελίας, μίαν ἀπὸ τὴν 'Αγγλίαν καὶ ἔτεραν ἀπὸ τὴν Δανίαν. Αἱ χώραι ὑπάται — εἶπεν — ἐπιθυμούν νὰ χρησιμοποιήσουν διὰ τὰς ἐν λόγῳ μεταφορᾶς τὰ θέμικά τῶν πλοίων. Κατὰ τὴν γνώμην τῆς 'Ἐπιτροπῆς — κατέλησεν ὁ ὄμιλοτῆς — ἔαν στερήσωμεν τὸ ἀμερικανικὸν πλοίον τῶν φορτίων βοηθείας, δὲν θὰ καταστραφῶ ὡς προβλέπεται παρά τινων παραγόντων — ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλία, ἐνῷ, ἀντιθέτως, θὰ είναι μεγαλύτερα ἡ ζημία, ὃν ηθελε παύση παρεχομένη ἡ πόρος τὰς ἔνας χώρας βοηθεία. Πράγματι, ὁ περιορισμός τῶν 50+50 παρεμποδίζει τὰς πωλήσεις τῶν γεωργικῶν προϊόντων τῆς χώρας.

Ο πρόεδρος, ἔξι ἄλλους, τῆς ἀρμοδίας διὰ τὴν ναυτιλίαν κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ἐτόνισεν, διτι μέλη τινὰ τοῦ Κοινοβουλίου ἐψανθίζονται, διτι ἀπόλεσσαν διὸν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν διά τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις καὶ διτι συγκεντρώνουν τοῦτο ὑπὲρ τῶν ξένων χωρῶν. 'Ανεφερε σχετικῶς, διτι ὃν τὸ προστατευτικὸν μέρον τῶν 50+50 κατηγορεῖτο, τὰ πλείστα τῶν ἀμερικανικῶν τράπατος, διτι καὶ ὀρκετά ἐκ τῶν φορτηγῶν γραμμῆς θὰ ὑπερεούνται, ἐλλείψει ἐργασίας, εἶς παραπλισμόν.

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ 'Αμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ πανηγυρίζουν, ὃς ίδικήν τῶν ἐπιτυχίαν, τὴν ἀπόρριψιν τῆς προτάσεως περὶ καταργήσεως τῶν 50+50 διὰ τὰ φορτία τῶν γεωργικῶν προϊόντων. Θεωροῦν τὸ γεγονός, ὃς τὴν μεγαλύτεραν νίκην τῆς ναυτιλίας ἐναντίον τῆς ἀσκηθείσας πίεσεως ἐπὶ τοῦ Κογκρέσου ἀπὸ μέρους τῶν ἀντιπροσώπων τῶν γεωργικῶν περιφερειῶν.

Όκτω νέα σούπερ τάνκερς

Εἰς ἔκτελέσιν τοῦ γνωστοῦ προγράμματος κατασκευῆς ταχυτάτων σούπερ-τάνκερς διὰ τῆς παροχῆς τῆς διευκολύνσεως προναυλώσεως αὐτῶν ἀπὸ τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν, ἡ Διοίκησις τῶν Στρατιωτικῶν Μεταφορῶν, ἥτις καὶ δισειρίζεται τὰ πλοῖα τοῦ στόλου, προσέβη εἰς τὴν χρονονάλωσιν ἐπὶ μίαν δεκαετίαν ὄκτὼ τάνκερς τῶν 25.000 τόνων δ. w., ἀπίστα δια τακτικασμόν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυτιλία, μα κόστος γύρω τῶν 7 ἔως 8 ἑκατομμύριων δολλαρίων. Τὸ ἐνοίκιον καθωρίσθη εἰς δολ. 4024.15 ἡμεροσίως, ὅπερ ἀντιστοιχεῖ εἰς δολ. 4.80, περίπου, κατὰ τόννον δ. w.

Σημειωτέον ἐπὶ εὐκαιρία, διτι ἡ ἐπιτοιόια εἰς τὴν ὁπίσιαν παρεχωρίθη τὸ ἐν λόγῳ συμβόλαιον, εἶνε ἡ «Γιουνάιτεν 'Οσεάνικ», ἐταιρικὸν ἔξαστημα τῆς «Τσάινα 'Ιντερνάσιοναλ Φαουντέσιον», ἐναντίον τῆς ὁπίσιας τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον ἐκίνησε τὴν πρώτην ἀντιδίκιαν διὰ τὴν γνωστὴν ὑπόθεσιν τῶν παρασγελίας πλοήσεων κρατικῶν πλοίων. Τὸ τάνκερ αὐτῆς «Μίτσαμ» ὑπήρξε τὸ πρῶτον σκάφος, ὅπερ κατεσχέθη ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβερνησίαν.

Ἀπὸ τὰ ναυπηγηθέσιμαν ὄκτὼ νέα δεξαιενόπλοια, δύο θὰ παραγγελθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ιγκαλλς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 6 εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπέθλεμ, ἥτοι ἀνὰ τρία εἰς τὴν Μασσανουσέτην καὶ εἰς τὸ Μέουλαντ. Τὸ Κράτος θὰ ἐγγυήσῃ τὰ 90%, τῶν 87½%, τοῦ ἐνυποθήκου δανείου τῶν σκαφῶν. Τοῦ παρόντος διτι τὸ Πολεμικὸν Ναυτικόν προβλέπεται ν' ἀποκτήσῃ 15 τοιστά δεξαιενόπλοια, ἀναμένεται, διτι καὶ ἄλλα προσφοραὶ ἀμερικανικῶν ἐταίρων θὰ γίνουν κατ' αὐτὰς δεκταί.

Αἱ ἐπιχοργήσεις

Ἐνεκρίθη ἀπὸ τὴν Βουλὴν καὶ τὴν Γερουσίαν πίστωσις 110 ἑκατομμύριών δολλαρίων, ὡς ἐπιχοργήσεις διὰ τὸ ὀρχάμενον οίκονομικὸν

DAWOOD & CO.

7, Raffles Quay—SINGAPORE

Cables «LATHIPHIAS» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 68

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers&c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

Agents In United Kingdom: JONES ROBERTS & Co Chapel Street. LIVERPOOL

ἔτος, πρὸς ἔκτελέσιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν κοινῆς ὠφελείας. Ἐπὶ πλέον ἐνεκρίθη καὶ πίστωσις 86.5 ἑκατομμύριών δολλαρίων διὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ Κράτους εἰς τὸ ὑψηλότερον κόστος τῶν ἀμερικανικῶν ναυπηγήσεων. Ἡ ἐπιχοργήσις ἀποβλέπει εἰς τὴν ἔκτελέσιν 1150 ταξιδίων τακτικῶν γραμμῶν, ἐκ τῶν δύο ποιῶν τὰ 112 ἀπὸ ἑταῖριας τὸ πρῶτον μετεχούσας εἰς τὴν κρατικὴν οίκονομικὴν ἐνίσχυσιν.

Ισραὴλ

Τὰ πρῶτα νεότευκτα λάινερς

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ντόύτις Βέρφτ», τοῦ 'Αμβούργου, συμπληρούται τὸ πρῶτον μικτόν λάινερ τῆς ἐταιρίας «Ζίμ», τὸ «Ισραὴλ» 10.500 τ. γρός, ὅπερ καὶ ἀναμένεται νὰ φθάσῃ εἰς τὴν Χάϊφαν τὴν 13ην Σεπτεμβρίου, ἵνα εὐθὺς κατόπιν δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Χάϊφας—Νέας 'Υόρκης, με διάμεσον προσέγγισην εἰς τὴν Νέαπολιν. Τὸ «Ισραὴλ» ἔχει μεταφορικὸν ικανότητα διὰ 300 ἑπιβάτας εἰς δύο δύσεις καὶ χώρων δι' 6.000 τ. φορτίου. Ἔνος δεύτερου ἀδελφοῦ αὐτοῦ σκάφους, τὸ «Σιάν», πρόκειται νὰ καθελκυσθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Ιουλίου, θὰ εἰσέλθῃ δὲ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ νέου ἔτους. Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο διοθέτει διαμερίσματα δι' 80 ἑπιβάτας εἰς 230 «τουριστ-κλάσ». Διὰ τὴν πρώσων των θὰ χρησιμοποιούνται ἀμφότερα ἀτμοστροβίλους.

Πρὸ τινῶν ἔξι ἄλλουν συνήθη μεταξὺ τῆς ἐταιρίας «Ζίμ» καὶ τῶν ναυπηγείων «Ντόύτις Βέρφτ» νέον συμδόλαιον προβλέπει τὴν κατασκευὴν δύο ἀκόμη μικτῶν λάινερς, τοῦ αὐτοῦ μεγέθους, με δύσεις διὰ 560 ἑπιβάτας. Τὸ πρῶτον ἔξι αὐτῶν θὰ ὀνομασθῇ «Τεαντόρ Χέρλτζ» καὶ θὰ είναι ἐτοιμόν τὸν 'Ιουνίου τοῦ 1956, ἐνώ τὸ δεύτερον θὰ παραδοθῇ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1957. 'Αμφότερα προορίζονται δι' ὑπηρεσίαν εἰς τὴν Μεσόγειον, θὰ καλύπτουν δὲ τὸ δρομολόγιον Χάϊφας—Μασσαλίας ἐντὸς 3½ ἡμέρων.

Serving

ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 8090)

Μεγ. Βρεταννία

Ο παγκόσμιος στόλος των τάνκερς

Η έξαμηνιαία ανάλυσης του παγκοσμίου τοννάζ των δεξαμενοπλοίων, την όποιαν κατέρτιζει ο Οίκος «Ντάιηδης και Νιούμαν, Λτδ» του Λονδίνου, διά τα σκάφη 500 τ. γκρός και άνω, εμφανίζει διά το πρώτον έξαμηνον του τρέχοντος έτους αύξησην 850.000 τόνων d.w., την μικρότεραν, δηλαδή, σημειωθείσαν από τον α'. έξαμηνον του 1950 και έντευθεν. "Άν και παρεδόθησαν τάνκερς 1.800.000 τόνων d.w. από τα ναυπηγεία, ή καθαρά αύξησης περιωρίσθη ή ανώ, διότι έπωληθησαν πρός διάλυσην πλαστά δεξαμενόπλοια 450.000 τόνων d.w., ένω έπειτα 380.000 τόν. d.w. μετετράπησαν διά έρρον φορτίον ή είς ειδικά μεταλλοφόρα και άμερικανικά τάνκερς 200.000 τόν. d.w. άπεισύρθησαν της ύπηρεσίας μεταφερθέντα είς την δύναμην του έφεδρικού κρατικού στόλου. Οι παράγοντες σύντοι έδημησύργησαν τάς κάτωθι αύξησηώνεις κατά σημασίας: Διά την άγγλικην 38.000 τ. έπι έλαττον και διά την Νορβηγίαν 345.000 τ. έπι πλέον. Άπο τάς άλλας σημασίας ένεφαντον αύξησης ή λιθεριστή, ή γαλλική και ή δλλανδική, μειώσεις δέ ή παναμαϊκή και ή ιταλική, λόγω — κυρίως — της διαλύσεως ίκανου άριθμου υπερηλίκων δεξαμενοπλοίων των.

Η δύναμις του παγκοσμίου στόλου των δεξαμενοπλοίων (έξαιρουμένων των άμερικανικών κρατικών του έφεδρικου στόλου και των άντικοντων είς το Π. N.) άνηρετο την Ιηνίου ιουλίου είς 40.376.187 τόν. d.w., έναντι 39.539.445 τ. της Ιηνίου Ιανουαρίου ή, και 23.352.222 τ. της Ιηνίου Μαΐου 1948, με την άκολουθον κατά σημασίας κατανομήν:

Σημασία	1 Μαΐου 948	1 Ιαν. 955	1 Ιουλ. 955
'Αγγλική	6.437.539	8.043.431	8.006.151
'Αμερικανική	9.637.969	6.995.531	6.668.262
Νορβηγική	2.369.649	6.078.083	6.425.203
Λιθεριστή	—	3.513.690	3.805.381
Παναμαϊκή	1.531.924	3.405.255	3.270.853
Γαλλική	658.958	1.743.992	1.939.831
'Ιταλική	648.825	1.791.872	1.769.600
Σουηδική	520.317	1.481.787	1.494.295
'Ολλανδική	600.980	1.121.497	1.347.198
'Ιαπωνική	—	1.044.849	1.054.124
Δανική	—	728.860	793.320
Γερμανική	—	396.645	479.295
'Αργεντινής	—	441.662	445.734
Σοδιετική	149.271	339.776	399.776
'Ισπανική	—	271.291	308.201
'Ελληνική	—	288.888	271.214
Βραζιλιανή	—	258.061	258.061
'Ονδουριανή	—	240.201	240.201
Φιλλανδική	—	193.474	199.422
Βενεζουέλας	—	177.035	198.881
Μεξικανική	—	194.248	194.248
Βελγική	—	146.353	185.928
Πορτογαλική	—	104.002	104.002
Λοιποί σημασίαι	1.796.790	538.962	518.006

Σύνολον: 23.352.222 39.539.445 40.376.187

"Οσον άφορά την πρόσωσην, μικρόν έμφανίζουν διαφοράν αι οφιστάμενοι πρό έξαμηνον άναλογοίσι μεταξύν άτμοκινήτων και δηζελοκινήτων τάνκερς. Τά πρώτα καλύπτουν τά 51% του συνολικού τοννάζ. Ως πρός την ήλικιαν, τά άνω των 20 έτών καλύπτουν τά 7.9% του συνολικού

τοννάζ, τά πολεμικής ναυπηγήσεως τά 29.2% και τά μεταπολεμικής τοιαύτης τά 56.3%. Οι "Αγγλοι αναφέρονται με σκάφη πολεμικής κατασκευής άντιπρωτωπούνταν τά 29% της δυνάμεως των είς δεξαμενόπλοιοι και με σκάφη μεταπολεμικής ναυπηγήσεως καλύπτουν τά 58.1%. Τά άντιστοιχα ποσοστά διά τάς "Ηνωμένας Πολιτείας είναι 71.8 και 18.7, ένω διά την Νορβηγίαν είναι 9.5 και 76.3%.

Τέλος, ή υπό ναυπήγησην και παραγγελίαιν χωρητικότης δεξαμενοπλοίοιν — τό μεγαλύτερον ποσοστόν της όποιας άναφέρεται είς σκάφη των 24.000 τόνων d.w. και άνω — άνερχεται είς 7.691.900 τόν. d.w. και έμφανίζει μείωσιν κατά 345.000 τ. d.w. έναντι της Ιηνίου Ιανουαρίου ή, με την άκολουθον κατανομήν είς τάς διαφόρους σημασίας:

Σημασία	T. d.w.	Σημασία	T. d.w.
Νορβηγική	1.908.500	'Ιταλική	276.000
'Αγγλική	1.676.000	Σουηδική	244.500
Παναμαϊκή	353.500	Γερμανική	88.000
Γαλλική	343.000	Λατινή	63.500
Ην. Πολιτείων	320.500	Ιαπωνική	29.000
'Ολλανδική	289.900	Λοιποί σημασίαι	2.099.500

Σύνολον τοννάζ υπό ναυπήγησην: 7.691.900

Νορβηγία

Δισχέρειαι έπανδρώσεως των πλοίων

Σημαντικάς άντιμετωπίζει και ή Νορβηγία δυσχερείαις διά την έπανδρωσιν τού σταθερών αύξανομένου έμπορικού στόλου της. Είς σχετικήν θυμίλιαν τού διευθυντού της νορβηγικής Ναυτικής Όμοσπονδίας κ. Χίρς, γενομένην ένώπιον της συνελεύσεως των Νορβηγών έφοπλιστών, άνεπτυχθή τό θέμα τούτο, όπερ προτάσσεται δύον τών άλλων προβλήματων διά τους άνω τους Νορβηγών πλοιοκτήτας. Μέ την κατάστασιν των έχθροπραξιών, μόλις 10.000 Νορβηγοί ναυτικοί ένεφανίζοντο διατεθειμένοι νά συνεχίσουν το έπαγγελμά των. Τόσον ύπηρεν διά την παραλίαν κατά τό πόλεμον έργον των. Τό 1947 τά πληρώματα τών νορβηγικών πλοίων 25.000 μελών, τό 1951 έρθασαν είς 34.500 και τώρα άνέρχονται είς 40.000. Κατά τό τρέχον έτος θά χρειασθούν άκόμη 2500 νέων ναυτικών. Τό 1/3 από δύον τους ένω πτηρεσίδιαν κάτω των 20 έτών και τό 70% κάτω των 30 έτών.

Τό πρόβλημα της έπανδρώσεως δέν έγκειται τόσον είς την έπιστρεψιν της προσελκύσεως νέων είς τό ναυτικόν έπαγγελμα, δύον — κυρίως — είς την ποιοτικήν αυτών κατάρτισιν και την καλύτεραν τού έργου των άποδοσιν. Πολλά μέτρα τελούν υπό μελέτην πρός άντιμετωπίσιν τού δύον προβλήματος. Προτείνεται άκόμη και ή παράτασις της ύπηρεσιακής ζωής και πέραν τών 60 έτών, δηπερείται ως συντάξιμον δύον. Αντιμετωπίζονται έποισης ίδιατεραν φορολογικαί διευκολύνσεις, είς τρόπον ώστε νά προβληθούν αντικαί ή άντιδρασις είς τά πλεονεκτήματα τό παρεχόμενα από τάς σημασίας της άσυδοσίας. Λαμβάνεται τέλος ή δύον η άναγκη χρησιμοποιήσεως περισσοτέρων ένων επί των πλοίων.

Πράγματι, ένω ποσοστόν 10 έως 15% έπι τού συνόλου τών ήπηρετούντων, άναφέρεται είς ένων, έναντι άντιστοιχου ποσοστού 25%, που σημειώνεται είς την σουηδικήν ναυτιλίαν. Ή είς εύρειαν έκτασιν άπασησχόλησης θηλέων μελών είς τάς διαφόρους σημασίας — ίδια — ήπηρεσίας, κρίνεται ως μία πρότασις άξια μείζονος προσονής. Έπίσης διά την ήπηρεσιωτικήν θητείαν, ήτις άποστερεί τό έμπορικόν πλοίον πολλών νέων, έξιτήθη νά έφαρμοσθή διά βρετανικής ιδής. Κατά τό δύον ή στρατιωτική θητεία θεωρείται ως διαυθεισσα, ένω είς ναυτικός άπησηχόλημη είς τό έμπορικόν Ναυτικόν μεταξύ της ήλικιας ήπιο 20 μέχρι 30 έτών.

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

Winch Parts
Winches
Winches (cargo, steam)
Winches (mooring & warping)
Windlasses, Anchor
steam, hydraulic & electric
Engine Parts, Steam
Pump Parts
Generator Sets
(steam engine driven)

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORTS

► Whitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

27 WILLIAM ST.

NEW YORK 5, N. Y.

Evaporators (salt water)
Coils (heat exchange)
Coils (water heater)
Liners (bronze)
Heat Exchange
Rope, Manila
Wire
Anchors
Chain (anchor)

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦ. 40-658
ΑΘΗΝΑΙ : ΟΔΟΣ ΚΑΡΝΕΑΔΟΥ 12
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : «ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΕΙΡΑΙΑ

'Αντιπρόσωποι μας εἰς τὸ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

Οι κ.κ. A. E. SHEPPARD & Co.
«Ethelburga House»

91(3) Bishopsgate Street

LONDON E.C. 2

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Παραγγελία 21 σκαφών !!

Πληροφορούμεθα, ότι πρό τινων ἑδδομάδων ἐλληνικός ἐφοπλιστικός Οίκος ἐκ τῶν σημαντικωτέρων (κ. I. K. Καρράς) προέβη τελευταίων εἰς τὴν παραγγελίαν εἰς διάφορα ὀλλανθικά ναυπηγεία εἰκοσι καὶ ἐνός ἐν δῷρῳ περιγόνων σκαφών θιζελοκινήτων, τῶν 12.500 τόνων δ.ω. Λεπτομερείαν ἔπι τῶν τιμῶν, τῆς χρόνου παραδόσεως καὶ τῶν πιστωτικῶν διευκολύνσεων, τὰς διποίας παρέσχον αἱ δλανθικαὶ Τράπεζαι, δὲν ἐγνώσθησαν.

Προκειται, πάντως, περὶ τῆς μεγαλύτερας παραγγελίας, τὴν ὅποιαν ἐγνώστε μέχρι τοῦδε ἡ διεθνής ναυτιλία καὶ ἡτοῖς πλέον ἐπιβάλλει παγκοσμίως τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν ὡς ἓνα τῶν πλέον ἀξιολόγων πρωτοπορειακῶν παραγόντων.

Αἱ ναυπηγήσεις

Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία τεσσάρων φορτηγών τῶν 15.000 τ. ἔκαστον, ἐκ τῶν διποίων τὰ δύο διὰ λογαριασμὸν ἐταῖριας τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. I. Θεοδωρακοπούλου καὶ ἕι διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Λώ. Τὸ τέταρτον, ὡς ἡδη πληροφορούμεθα, παρηγγέλθη διὰ λογαριασμὸν ἐταῖριας ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. 'Ιω. Πανταζῆ-Λιθανοῦ.

— Ἀφ' ἑτέρου εἰς τὰ ναυπηγεία Χοδαλτσέρκε, τοῦ 'Αιγαίουργου, παρηγέλθη διὰ πελατας τῆς ἐταῖριας «Κούλουθρος» (τοῦ Λονδίνου) ἕνα θιζελοκινήτων φορτηγὸν τῶν 10.500 τόνων δ.ω., μὲν ἀνοικτὸν σελτερ-ντέκ. Μηχαναὶ Σοῦλτζερ, δυνάμεως 5600 πτπων καὶ παράδοσις τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1956.

Αἱ διευκολύνσεις εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν

Βάσει τοῦ πρακτικοῦ τῆς καταρτισθεῖσας ὑπὸ τὸν κ. Λαμπρούκον, τοῦ ὑπουργείου τοῦ Συντονισμοῦ, ἐπιτροπῆς διὰ τὴν παροχὴν διευκολύνσεών τινων εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἐπιχείρησιν, κατητοῖσθη νομοσχέδιον, ὅπερ ἐν καιρῷ θὲ ὑποβληθῆ ἀπὸ τὸ ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Νομοθετικῆς Ἑξουσιοδότησας πρὸς κύρωσιν. Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον ἐπιφέρονται αἱ κάτωθι τροποποιήσεις εἰς τὰς κειμένας περὶ φορολογίας διατάξεις : 1. Εἰς τὴν πρώτην κατηγορίαν τοῦ νόμου 1880 περιλαμβάνονται καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, ὡς καὶ πλοία-ψυγεία τὰ ἄνω τῶν 500 τόν. γκρός, ἀντὶ τῶν 300 κόρων καὶ ἄνω, ὡς μέχρι τοῦδε.

2. Προκειμένου περὶ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν μεταξὺ ἐλληνικῶν καὶ ἔνων λιμένων, τὸ ποσοστόν τοῦ φόρου τοῦ νόμου 1880 διέρεται σταθερώς 50 %.

3. Διὰ τοῦ δρου «ἀκαθάριστα ἔσοδα ἐκ ναύλων» (ἄρθρον 4 τοῦ νόμου 1880), νοοῦνται: α) Ἐπὶ ναύλωσεων κατὰ ταξίδιον οἱ ναύλοι οἱ ἀναλογούντες εἰς τὰ περατωθέντα ταξίδια. β) ἐπὶ χρονοναυλώσεων καὶ ἐκμισθώσεων (ἴσως λοιπόν), οἱ ναύλοι τῶν ληξάντων μηνῶν καὶ γ) Ἐπὶ δρομολόγημένων πλοίων εἰς τακτικὰς γραμμὰς, οἱ ναύλοι, οἱ ἀναλογούντες εἰς τὰ ληξάντα κυκλικὰ ταξίδια αὐτῶν.

4. Ἡ ὑπεύθυνος δῆλοστις καὶ δῆλη πλέον ἡ ἔνορκος δεδιάσισις, διὰ τὸ εἰλικρίνης τῆς δηλώσεως περὶ τῶν ἀκαθαρίστων ἔσοδῶν ἐκ ναύλων (παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ νόμου 1880) δύναται νὰ ὑποβληθῇ καὶ ὑπὸ τοῦ διαχειριστοῦ τοῦ πλοίου, συνεπαγομένη τὰς συνεπείας ἐνόρκου δεδιάσισης διὰ πάσαν ἀνακρίβειαν.

5. Ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου τοῦ νόμου 1880 ἐπὶ μίαν πενταετίαν τὰ τιθέμενα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοΐα, ἡλικίας μικροτέρας τῶν δύο ἑτῶν. Ἐπίσης, φορτηγά, τιθέμενα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, ἀνεν περιο-

πισμού ἡλικίας, ἀπαλλάσσονται τῆς φορολογίας τοῦ νόμου 1880 διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα καθ' ὃ δρομολογούνται εἰς τὰ τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ ἐλληνικῶν λιμένων καὶ ἔνων ἐντὸς τῆς πρώτης τριετίας ἀπὸ τῆς ἐγγραφῆς των εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Ἐν συνεχείᾳ, φορτηγά, δεξαμενόπλοια καὶ πλοία-ψυγεία, ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν δύο ἑτῶν καὶ μίαν τριετίαν.

6. Παρατείνεται μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου 1956 ἡ προθεσμία τοῦ A. N. 545 (παρακράτημα).

7. Συμβάσεις σχύραπλησῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ σύστασις ὑποθήκης ἐπιτρέπεται νὰ συνάπτωνται ἐν Ἑλλάδι καὶ εἰς ἔνων νόμιμα. Ἐπίσης, τὸ συνάλλαγμα ἐκ ναύλων ἡ ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως ἔξαγεται ἐλευθέρως εἰς τὸ ἐξωτερικόν, καθὼς καὶ τὸ ἐκ δανείων ἐπὶ ὑποθήκης ἐλληνικού πλοίου διὰ τὰ ἀπὸ τῆς ίσχύος τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ N.D. 2687 περὶ εἰσαγγελῆς κεφαλαίων ἐκ τοῦ νόμου 1880.

8. Ὁ φόρος καὶ τὰ τέλη μεταβιβάσεως πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς καθορίζεται εἰς ἐν δολαρίοιν κατὰ κόρων νέτ. Ἡ εἰς ἡμεδαπούς ἐκπόθησις ἀπαλλάσσεται παντὸς φόρου μεταβιβάσεως. Πλοίος ἐπίσης ἀναγνωρίζομενα ὡς ἐλληνικά ἀπαλλάσσονται πάσης εἰσφορᾶς, κρατήσεως ὑπὲρ τρίτων ἡ δικαιωμάτων ἐπὶ τὴν συντάξει συμβολάρων ἀπαιτουμένων διὰ τὴν ὑπαγωγὴν των ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἡ διὰ τὴν παραχώρησιν δικαιωμάτων ναυτικών ὑποθηκῶν ἡ ἔξαλεψιν αὐτῶν.

Ο ἔνιαίος φόρος εἰς ναυτιλιακὸν τομέα

Εἰς τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας συνεκροτίθη σύσκεψις ὑπὸ τὴν πρεσβύτερον τοῦ Γεν. Γραμματέως κ. Λ. Μπουριάν, εἰς τὴν διποίαν μετέχοντας καὶ ἐκπρόσωποι τῶν ἀρμόδιων ὑπερεστῶν τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν. Κατὰ τὴν σύσκεψιν συνεπήθησαν τὰ προκύπτοντα ἐκ τοῦ νομοσχέδιου περὶ ἐνιαίου φόρου θέματα, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν. Οἱ συσκεψεῖς ἐπεδιώκαν διποία μὴ διαταραχθῆ τὸ ὑφιστάμενον φορολογικὸν καθεστώτα εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, λόγω τῆς ιδιορρυθμίας, τὴν διποίαν παραστάζει οὕτως.

Εἰδικῶτερον οἱ ἀντιπρόσωποι τοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν ἐδηλώσαν, ὅτι τὸ ὑπουργείον τούτο ὡς πρὸς τὸν ἐφοπλιστής ἀπεδέχθη, ὅπως :

1) Ἐξαιρεθῆ τῆς αὐτομάτου ὑπερτιμήσεως τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῶν πλοίων, ὡς ἴσχυε καὶ πρότερον.

2) "Οποιος ἀπαλλαγούν οἱ τόκοι ἐνυποθήκων δανείων ἔχει ἀλλοδαπῆς παραχομένων ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῆς θαγενείας, ὡς ἴσχυε καὶ πρότερον.

3) "Οποιος ἀπαλλαγεῖται εἰς τὸν ἐνιαίον φόρον τὰ μερίσματα τῶν ἐλληνικῶν Ἀνωνύμων ἐφοπλιστικῶν Ἐταιριῶν, καθ' ὅσον τὸ πλοίον ὑπόκειται εἰς ειδικὸν φόρον.

Καὶ 4) "Οτι δὲν θὰ ὑπόκειται εἰς τὸν ἐνιαίον φόρον τὸ εἰσόδημα τῶν ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν οἵτινες ἔρχονται ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ παραμένουν ἐν Ἑλλάδι ἐπὶ δισονόδηποτε χρόνον, ἐφ., ὅσον τούτο προέρχεται ἐκ πλοίων.

Οἱ πρὸς τὴν φορολογίαν τῶν ναυτικῶν οὐδὲν ἀπεφασίσθη διότι δὲν ὑπῆρχε σύμπτωσις γνωμῶν.

Υπὸ τὴν Κυανόλευκον

Εἰς τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθη αἴτησις, ὅπως ὑψώσῃ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, νηολογούμενον δάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ νόμου «περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων», τὸ παναμαϊκὸν φορτηγόν μας «Ντό μ να» 5531 τοῦ γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925.

Δύο νέα μεταλλοφόρα

Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Ναγκασάκι ἀναμένεται νὰ φέσῃ ἐντὸς τοῦ τρεχούντος μηνὸς τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιμπετρο-τάκνερ «Νάσιον α ι ον α λ Χ δ π», προκειμένου νὰ μετατραπῇ εἰς μεταλλοφόρον καὶ ταύτοχρωνά νὰ ἐπιμηκυνθῇ, αὔξανομένης τῆς χωρητικότητός του. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀνήκει εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀντρεαθάπορ», παραφύσασα τῆς Νάσιοναλ Σιππίγκ ἐντ Τρέιντιγκ Κοπορέστον, τῆς Νέας Υόρκης.

Προβλέπεται ἐπιμήκυνσις τοῦ σκάφους κατὰ 70 πόδας καὶ ἐνίσχυσις τῶν κυτῶν του πρὸς ἀντιστάθμισιν τοῦ προσθέτου μηνούς. Ἡ ὅλη ἐργασία, περιλαμβάνουσα ἀφάρεσιν τῶν κεντρικῶν διαφραγμάτων, ἀφάρεσιν καὶ ἐπαναποθέτουν τῶν ιστῶν, προμήθειαν καὶ ἐγκατάστασιν βαρούλων, κατασκευὴν νέων δεξαμενῶν ἐδυτος εἰς τὰ ὑπὸ ἄριθ. 4 καὶ 5 κύτη κλπ., θά συμπληρωθοῦν μέχρι τῆς 25ῆς Οκτωβρίου, δόποτε θὰ ὑποστῆ παρομίσια μετατροπὴν τὸ ἀδελφὸν σκάφος «Νάσιον α ι ον α λ Χ δ π» 7162 τοῦ γκρός (τοῦ 1943). Τὸ τελευταῖον τούτο εἰνεὶ μετατραπή εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἀπὸ λιμπετρο-τάκνερ διὰ ηπρόδυν φορτίου. «Ηδη, ή εἰς μεταλλοφόρον μεταστοπή του θὰ συμπληρωθῇ εἰς τὰ αὐτά ιστωνικά ναυπηγεία μέχρι της 15ης Δεκεμβρίου.

Διὰ τὴν Σχολήν Μηχανικῶν Χίου

Ο ἐφοπλιστής κ. 'Ιω. Κ. Καρράς, ἐπισκεφθεὶς τὸν γενικὸν γραμματέα τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Λ. Μπουριάν, τῷ ἀνε-

SAVANNAH MACHINE & FOUNDRY C^o. SAVANNAH, GA

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ. Διατίθεται μόνιμος δεξαμενή, ἡτις ἔχεισφαλίζει πλέον ίκανοποιητικής ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ αἱ πλωτὰ δεξαμεναὶ, διὰ τὰς ταξιδιώτικας γραμμὰς, τιθέμενα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

TAXYTHES EKTELESEWOS ERGASIWON ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθήκας προσωπικοῦ, ἐγκαταστάσεων καὶ κλίματος.

KOΣΤΟΣ XAMΗΛΟΤΕΡΟΝ ἔναντι πλωτὸς ἄλλου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τοῦ Ατλαντικοῦ, λόγω εύνοικῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

ΤΑΚΤΙΚΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ: ORION SHIPPING & TRADING CO, GRACE LINE, SOUTH ATLANTIC LINE, STANDARD OIL, GULFOIL καὶ αἱ μεγαλύτεραι ἐλληνικαὶ καὶ ἐλληνο-Ἀμερικανικαὶ ἐταιρίαι.

κοίνωσεν, ότι από κοινού μετά τούν εν Λοιδήνω έφοπλιστού κ. Δημ. Χανδρή, διαθέτουν ποσόν 7.000 λιρών Αγγλίας διὰ τὰς δαπάνας τῆς έν Χίῳ συσταθείσης Σχολῆς Μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν.

Αἱ ἀγοραὶ

Τρία φορτηγά λίμπερτος ήγοράσθησαν κατ' αὐτὰς παρὰ τοῦ κ. Μιχ. Εμπειρίου. Τιμὴ γύρω τοῦ ένος ἐκαπομυρίου λιρῶν καὶ διὰ τὰ τρία διοῦ σκάφη. Λεπτομέρειαὶ ἄλλαι δὲν ἔγνωσθησαν.

Σιτοφορτία ἐπὶ δεξαμενοπλοίοιν

'Απὸ τὸ Μόντρεαλ πληροφορύμεθα τὸν τρόπον, δι' οὐ ἐπραγματοποιῆθη εἰκῇ ἡ φόρτησις σιτηρῶν ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «Λέο Μ. 9100 τ. γκρός, τῆς ἑταῖρίας «Ηηρέυς». Τὰ 28 διαιμερίσματα τοῦ σκάφους ἐφορτωθήσαν διὰ κινουμένης ταινίας, ἐπὶ τῆς ὅποιας μετεφέρετο ὁ σίτος ἀπὸ τὸ σιλὸν εἰς τὰ κύτη. Εἰς τὸ Ρόττερνταμ τὸ σκάφος ἔχεφορτάθη δι' ἀναρροφήτηρος.

Καθέλκυσις δεξαμενοπλοίοιν

'Απὸ τὰ ἱαπωνικά ναυπηγεῖα τοῦ 'Αιοΐ καθειλκύσθη τὴν 14ην Ιουνίου τὸ ἔκει κατασκευάζομενον τάνκερ τῶν 32.000 τόνων d.w., ἡ 20.830 τ. γκρός, διὰ λογαριασμοῦ τῆς ἑταῖρίας «Καστέλλα», τελούσης ὡς γνωστὸν, ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Καμπάνη. Τὸ καθελκυσθὲν δεξαμενοπλοίον ὄνομασθε «Μίνας καὶ ἔτεμη ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαῖαν.

— 'Απὸ τὰ σουηδικά ναυπηγεῖα Κόκκουμς, τοῦ Μάλμο, καθειλκύσθη τὴν δημ. Ιουλίου ἔνα δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, ὄνομασθε «Γουόρλντ Σιντέριτσ» (Παγκόσμιος Εἰλικρίνειος). Τὸ καθελκυσθὲν τάνκερ ἔχει διαστάσεις μῆκος 640 ποδῶν, πλάτους 86 καὶ ὕψους 46.2 ποδῶν, χωρητικότητα δὲ 22.000 τόν. γκρός, περίπου, ἡ 32.500 τόνων d.w.. Δια τὴν πρωσίν του ἔφαδισθη μὲν ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 16.500 ἵππων.

Τὸ τάνκερ «Γεώργιος Λύρας»

Τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Γεώργιος Λύρας» 16.850 τόνων d.w., τελούν ἥδη ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μπάτρα, πρόκειται νὰ παραδοθῇ εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριν ἐντὸς τοῦ Σεπτεμβρίου.

Ἀγροτοπλοΐας πλοίοιν

'Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 295.000 λιρῶν τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Middlesex Trader» 7241 τ. γκρός, 10.135 τ. d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1942 (εἰς Καναδάν), μὲ παραλαβὴν ἐν 'Αγγλίᾳ ἐντὸς τοῦ Αύγουστου, ἀμα τῇ ἐπιστροφῇ του ἐξ 'Αγίου Λαυρεντίου καὶ μὲ ἀδειαν ἀλλαγὴν σημαῖας.

— 'Επίσης τὸ ἀγγλικὸν λίμπερτο «Domingo de Larrinaga» 7242 τ. γκρός, 10.935 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβεῦ τοῦ 1951, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 325.000 λιρῶν.

— Παρὰ τὸν κ. Μαρίνου καὶ Φράγκου (τοῦ Λονδίνου) ἡγοράσθη τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Kristianiafjord» 6759 τ. γκρός, 9050 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἀντὶ τιμῆς 105.000 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβὴν τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον.

— 'Επίσης παρὰ τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα παναμαῖκῆς ἑταῖρίας «Ολίσισπος ἡγοράσθη τὸ πορτογαλλικὸν φορτηγὸν «Almaraite» 8089 τ. γκρός, 12.595 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβεῦ τοῦ 1952. 'Αμεσος παραλαβὴ καὶ σημαῖα Κοσταρίκας.

— Τὸ βρετανικὸν μότορ-τάνκερ «Auricola» 8257 τ. γκρός, 12.248 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1946, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 170.000 λιρῶν καὶ θὰ μετατραπῇ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου.

— 'Επίσης τὸ δλλανδικὸν μότορ-τάνκερ «Chama» 8195 τόν. γκρός, 11.860 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερβεῦ τοῦ 1950, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς. Καὶ τὸ σκάφος τούτῳ θὰ μετατραπῇ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου.

— Παρ' ἀγγλικῆς ἑταῖρίας καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Gryfevale» 7321 τόν. γκρός, 10.318 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀντὶ τιμῆς 287.500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος εἶχε πωληθῆ τοῦ Αύγουστου τοῦ 1951 ἀντὶ τιμῆς 350.000 λιρῶν.

— Τὰ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαῖαν «λίμπερτος-τάνκερ» «Casino» 7306 τ. γκρός, 10.625 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943 καὶ «Γαύετη» 7221 τ. γκρός, 10.710 τόνων d.w. (τοῦ 1943) ἡγοράσθησαν, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς, ἀπὸ τὴν παναμαῖκην ἑταῖριν «Σάν Ραφαέλ», μίσον ἀπὸ τὰς παραφύδας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τῆς «Οράιον».

— Τὸ δηζελοκίνητον ἴταλικὸν δεξαμενόπλοιον «Humilitas» 9385 τ. γκρός, 14.630 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἐπωλήθη εἰς λιβεριανὴν ἑταῖριν ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀντὶ τιμῆς 205.000 λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ τάνκερ πρόκειται νὰ μετατραπῇ εἰς εἰδικὸν μεταλλοφόρο.

— Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Σάουθερν Αλμπάντρος» (εχ. «Σωκράτης») 7409 τ. γκρός, 10.497 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβεῦ 1955, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Μαρίνου καὶ Φράγκου, ἀντὶ τιμῆς 325.000 δολλαρίων καὶ μὲ παραλαβὴν τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον εἰς ιστωνικὸν λιμένα.

— Τὸ φορτηγὰ «Δώρα Χανδρῆ 1603 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἀργοῦν εἰς Αμπελάκι ἀπό 31 Δεκεμβρίου 1952 καὶ «Μίνα Χανδρῆ» 1435 τόν. γκρός (τοῦ 1924) ἀργοῦν καὶ αὐτὸ εἰς Αμπελάκι ἀπό 19 Ιανουαρίου 1954, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν ἑταῖριν Χανδρῆ εἰς τὴν παναμαῖκὴν ἑταῖριν «Σάν Ανάργυροι». Τιμὴ 18.000 λίραι διὰ τὸ πρῶτον καὶ 16.500

Ο· «Οἶκος τοῦ Ναύτου,,

Εἰς τὸ ἐν Πειραιεῖ νεόδημητον μέγαρον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», διποὺ μετ' ὀλίγας ἡμέρας ἐγκαθίστανται αἱ ὑπηρεσίαι τῆς ἱαπωνικῆς περιθάλψεως τῶν ναυτικῶν μας, πρόκειται, εἰς ίδιαν τοῦ ιαπωνικῆς περιθάλψεως, φερούσας τὰ ὄνοματα τῶν δωρητῶν, νὰ λειτουργήσουν τὰ ίδιατερα παραρτήματα τῆς ἀκτινοθεραπείας καὶ τῆς διάκτινης διαγνωστικῆς, τῶν καρδιογραφημάτων καὶ τοῦ μικροβιολογικοῦ ἔργαστηριου.

Προβλέπονται αἱ ἀκόμη ἡ σύστασις δύο τημάτων, τοῦ ὀθολαμπολογικοῦ καὶ τοῦ ὀδοντιατρικοῦ, διὰ νὰ συμπληρωθεῖ ἡ ὅλη ὄργανωσις τῆς ιαπωνικῆς περιθάλψεως διά ίδιων τοῦ 'Ιδρυματος μέσων. Διὰ τὸν ἀνωτέρω ἔγκαταστάσεων θὰ ἐπιτύχῃ ο «Οἶκος τοῦ Ναύτου» τὴν οἰκονομίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν πλέον ἀποτελεσματικήν, ἔξπιπρητησιν τῶν ἀσθενῶν του.



Ο· «Οἶκος τοῦ Ναύτου» εἰς τὰς Οἰνούσας

Κατόπιν τῆς μεγάλης δωρεᾶς τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λαζαρίου, δοτική παρεχώρησε τὸ οἰκημα, καταλήλως διεσκευασμένον, καὶ ἐδέχθη νὰ καλύψῃ καὶ σχετικάς τινας δαπάνας διὰ τὸν ἱαπωνικὸν παραρτήματος τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ εἰς τὰς Οἰνούσας.

Ο κ. Κώστας Μιχ. Λαζαρίδης ἐδώρησεν, ὡς γνωστόν, καὶ τὸ οἰκημα διὰ τὴν ἔγκαταστασιν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν Χίον.

Λίραι διὰ τὸ δεύτερον. Αἱ ἀγορασταὶ θὰ θέσουν ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπὸ σημαῖαν Κοσταρίκας.

Παραλαβαὶ καὶ παραδόσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων παναμαῖκον λίμπερτο «Σιμων» 7198 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν εἰς Λίθερπούλ μετωνομάσθη «Αρχηγέτης». Τὸ παναμαῖκη σημαία διετηρήθη.

— Τὸ ἔλληνικη πλοιοκτήσιας ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Σάν Νικόλας» 5585 τ. γκρός (τοῦ 1917), ἀνών την ἑταῖριαν «Σάν Αντώνιο», μετεφέρθη εἰς τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ μετωνομάσθη «Σάν Νικόλας 11.ο».

— Παρελήφθησαν ἐν 'Αγγλίᾳ τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τῆς ἑταῖρίας «Ἐλληνικὴ» δύο ἀγγλικά κάρυκο-λάινερς «Kittiwake» 2016 τ. γκρός (τοῦ 1946) καὶ «Lestris» 2025 τ. γκρός (τοῦ 1946). 'Αμφότερα ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθησαν τὸ μὲν πρώτον «Βέλγιον», τὸ δεύτερον «Γερμανίον».

— Εἰς τὴν Γένοβαν παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων παναμαῖκον φορτηγὸν «Μαρία Γ.» 3594 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ μετωνομάσθη «Πάμι». Ή σημαία τοῦ Παναμᾶ διετηρήθη.

— 'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων παναμαῖκον φορτηγὸν «Πιλαίανη» 5944 τ. γκρός (τοῦ 1912) παραληφθὲν εἰς τὸ Αμβούργον, μετωνομάσθητος εἰς τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας.

— Εἰς τὴν Λίβερπούλ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Teviotbank» 5106 τ. γκρός (τοῦ 1938) καὶ ύψωσαν τὴν παναμαῖκην σημαίαν μετωνομάσθη «Νέλλα».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων παναμαῖκον λίμπερτο «Μοντερέιτο» 7210 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ Αύγουστου εἰς εὐρωπαϊκὸν λιμένα, ἀμα τῇ ἐπιστροφῇ του ἐκ Πλείτ. Τὸ σκάφος θὰ μετονομασθῇ «Αγγελική» καὶ θὰ μεταφερθῇ εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἀγγλικῆς ἑταῖρίας ἐλληνικῶν συμφερόντων φορτηγὸν «Gryfevale» 7321 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν ἐν 'Αγγλίᾳ μετωνομάσθη «Sterling Valeum» καὶ ἐνεγράφῃ εἰς τὰ νηολόγια τῶν Βερμούδων νῆσων.

— Τὸ λιβεριανὸν λίμπερτο-τάνκερ «Τιόγκα Στάρ» 7242 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς εἰς ἀμερικανὸν λιμέναν ἀπό ἑτερούς «Ἐλληνης ἀγοραστάς του θὰ μετωνομασθῇ «Μαριχέγκρα». Ή σημαία της Λίβερπούλ διατηρηθῇ, τὸ δὲ σκάφος θὰ ὑποστῆ μετατροπὴν διὰ ἔργων φορτίου.

— 'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν τάνκερ «Athelquiesse» 8202 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν εἰς τὸ Κάρδιφ ύψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μαριθέρντα».

Τὰ πλοῖα τῶν ἐπανορθώσεων

Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν κατατίθεται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν 'Εξουσιοδοτήσεως τὰς τὰς πλοιών τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων, ἀπίνα τοῦ εἰκόνητη ηποθήσεως πρὸ τῆς ἀναπροσαρμογῆς, προσωπικῆς μορφῆς διευκολύνσεις πληρωμῆς. Ίνα κατ' οὐ μαλάριον τρόπον ἐπιτευχθῇ ἡ προσαρμογή τῶν ἐπιχειρήσεων τούτων εἰς τὰς νέας τῆς ἀναπροσαρμογῆς δημιουργηθεῖσας συμθῆκας, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐπιβάλλονται αὐτοτρόπατα κυρώσεις, φθάνουσαι μέχρι τῆς ἀναγκαστικῆς ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου, ἐν περιπτώσει μὲν ἐγκαίρου ἐκπλόωσεων τῶν δανειακῶν τῶν ὑποχρεώσεων.

Αἱ κυριώτεραι τῶν παρεχόμενων διευκολύνσεων εἰναι αἱ κάτωθι:

Κεφαλαιοστοιχεῖται τὸ μήσον τῶν καταστασῶν ληξιπροθέσικυν δύο ἑτησίων δόσεων, ὡς καὶ 25% τῶν ἀπατητῶν ἐντὸς τοῦ 1955 καὶ 1956 ἑτερῶν δύο τοιούτων, ἐξοφλουμένων ἐντὸς 20ετίας ὡς τὸ ἀρχικὸν κεφάλαιον καὶ μὲ τὸ ίδιον ἐπιτόκιον. Παραλλήλως ἐπιδιώκεται ή ἐντὸς δραχυτάτου διαστήματος ἐξόδοησις τοῦ διανεισπράκτου ύπολοιπού τοῦ ἐτέ-

DINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS HADJIGEORGIOU

Telegrams: MITHA SHIPBROKERS AND AGENTS
PIRAEUS PIRAEUS - GREECE
Teleph. 40562 40851 40798

NTINOS MITROPOULOS - ATHANASIOS XATZIGEORGIOU

NAUTIKOI PRAKTORES - NAULOMEΣITAI
PEIRAIΕΥΣ

'Aktή Ποσειδώνος 3 Τηλέφ. 45.652 40.851 40.798
Τηλ. Διεύθυνσις ΜΗΤΧΑ Πειραιά

ρου ήμίσεος των δύο ώς άνω ληξιπροθέσμων δόσεων μετά των όφειλο-μένων τόκων.

Έπειτα σώσανται άμεσους καταβολής έντος διετίας των 70% της όφειλης, απαλλάσσονται τού πότολοίου 30% του χρέους κλπ.

Όσον αφορά τα πλοία των γερμανικών έπανορθώσεων, αι παρεχόμενοι διευκολύνονται είναι εύρυτερα. Ούτοι, διά ταύτα:

α) Μειούνται το έπιπτοκιον από 3%, σύνον είνε και διά τα πρώτα πλοία των ιταλικών έπανορθώσεων.

β) Περιορίζεται η υποχρέωσις ασφαλίσεως εις τα 60% του όφειλο-μένου πότολοίου, (καλυπτομένης της διαφοράς έν περιπτώσει πραγματοποιήσεως του κινδύνου, λόγω της διαφοράς μεταξύ συμβατικού 2% και του νομιμού τόκου).

γ) Κεφαλοποιούνται αι μέχρι της δημοσιεύσεως του νομοθετήματος όφειλαι εις ένιαν διειλήν, έξοφλητεαν είς 14 έτησίας δόσεις.

δ) Έν περιπτώσει αμέσου καταβολής ποσοστού μέχρι 50—608 της σημερινής όφειλής, απαλλάσσονται τού πότολοίου.

Εις το «Μπόλτικο»

Έξελέγησαν μέλη του Χρηματιστηρίου Ναύλων «Baltic», του Λονδίνου, οι κ. κ. Κ. Π. Λαμπός (του Οίκου Χρ. και Ε. Πατέρας, Λτδ), Γ. Κ. Λιγνός (του Οίκου Κ. Μ. Λαμπός, Κόμπαν Λτδ) και Π. Μ. Αγγελός (του Οίκου Μπάττλ Σίππικ Κόμπαν, Λτδ).

Δημήτριος Μεντζέλος

Μέ βαθείαν θλιψιν ή πειραϊκή κοινωνία και ίδιαιτέρως ή ναυτικός μας κόσμος ήκουσαν τὸν θάνατον του Δημητρίου Μεντζέλου. Ναυτικός πράκτωρ έκ των παλαιοτέρων, άγαπητος μεταξύ των συναδέλφων του και της γενικής σπολαριών έκτιμησεως, ηγάλωσε την ζωήν του προσφέρων τας υπηρεσίας του εις τὴν ἀκτοπλοϊκήν μας ναυτιλίαν ἐπὶ σειράν δῆλη δεκαετηρίδων. Εις την οικογένειάν του διαβιβάζουμε τὰ συλλυπητήριά μας.

Ηηλογία Πειραιώς

Τὸ λιμπερτον «Ψαρά» 7247 τ. γκρός (του 1945) μετεβιβάσθη ἀπό την ναυτικήν ἔταιριαν «Νέα Τύχη», ἀντί τιμῆς 650.000 δολαρίων.

— «Ενεγράφη εις την ηηλογία Πειραιώς τὸ ἐπιβατηγὸν «Φίλιππος» 1781 τόν. γκρός (του 1940), της ἀπαντοπλοίας Καδουνίδου. Δηλωθείσα ἀξία 30.000 λιρῶν.

— «Ἐπίσης ἡηλογήθη εις Πειραιᾶ ὁ πλωτός σταθμὸς παραγωγῆς ἡλεκτρικού ρεύματος «Πλανάργυρος» (πρώνη ἀμερικανικὸν ναρκαλιευτικὸν) 1545 τ. γκρός (του 1943) του κ. Κανθαλίωτη. Δηλωθείσα ἀξία 4.100.000 δρχ. Ο ἐν λόγω πλωτός σταθμὸς ἐνίσχυσε τὸν ἡλεκτροφωτισμὸν τῆς Θεσσαλονίκης.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἔταιρίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Vendémiaire» 9228 τ. γκρός (του 1929), ὑψωσεν εις Νάντην τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν και ἥδη ύψισταται μετατροπάς διά ἐπρόν ορφτον.

— Τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον τού κ. Νιάρχου «Γουόρλντ Γκάιτανς», ὑποστάν εις Κίελον τὴν τελικὴν αὐτοῦ καταμέτρησιν εὐρέθη 20.432 τόν. γκρός.

— Τὸ λιβεριανὰ λίμπερτος «Σηκόμετ» 7185 τ. γκρός (του 1933) και «Σηκόραλ» 7221 τ. γκρός (του 1945) μετατραπέντα εις τὰ ιπωνικά ναυπηγεία τοῦ Κιούρε εἰς εἰδικὰ μεταλλοφόρα και ἀνακαταμετρηθέντα, εὐρέθησαν 8485 τ. γκρός ἔκστασι.

— Τὸ νεότευκτον δεξαμενόπλοιον «Ολύμπια Σκάου» καταμετρηθὲν τελικῶς εις τὰ ναυπηγεία τῆς Βρετανίας 13.934 τόνων γκρός.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λίμπερτο-τάνκερ «Χρυσάνθη» 7243 τ. γκρός (του 1943) ὑπέστη εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Ἀμέρερης μετατροπήν διά ἐπρόν ορφτον και μετωνυμάσθη «Εράφοντα».

— Τὸ ὄργυν εις Σαουθάμπτον ἀπό της 15ης Φεβρουαρίου, συνεπείσ ημιών ἐκ προσφρέσων, ἀμερικανικὸν λίμπερτο «Μέττα Δ.» 7212 τ. γκρός (του 1944), ὑπέρ ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, μὲ ἀδειαν ἀλλαγῆς σημαίας, ῥυμουλκήθη τὴν 10. 'Ιουλίου.

λίους ὅπο τὰ ναυαγωσατικά «Μάσα» και «Τάιν» εις Λύμπεκ, ὅπου και βά ἐπισκευάση τὰς ζημιὰς του.

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουόρλντ Λίμπερτο» 17.738 τ. γκρός, κατευθυνόμενον ἐκ Λοιδίνου εις Μπάνιουν πρὸς φόρτωσιν, ἀλασε σῆμα την κινδύνου ἀπό τὸ παναμαϊκὸν τάνκερ «Δρασίς Κανγόν» 10.172 τ. γκρός (του 1944), ὅπερ εύρισκετο εἰς πλησίον τοῦ ιουλίου εἰς βοήθειαν προσέδεστο τὸ ἀκεράτην σκάφος και τὸ ἐρρυμούληκης τὴν 11. 'Ιουλίου εἰς Γιβραλτάρ.

Θαλάσσια ἀτυχήματα

«ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ» (λιδερ.): «Ἀντικατέστησεν εἰς Μπουνέος "Αὔρες και ἐν ἐπιπλέοντος τὸν θρυσθέντα ἀδνα και τὴν ἀπολεσθεῖσαν Ελικά του. (Ιουν. 28.)

«ΕΒΗΚΥΝΩΙΑ» (λιδερ.): «Ἐπρόκειτο νὰ περατώσῃ τὴν 14ην 'Ιουλίου εις Νέαν Υόρκην τὴν ἐπισκευὴν τῶν ἐκ προσφρέσων ημιών του. (Ιουν. 10.)

«ΗΡΩΝ» (παναμ.): «Συνεπέσει συγκρούσεως μὲ τὸ νορδηγικὸν φορτηγὸν «Ιλιγί». (Ιουν. 29.)

«Ναυσε» ὑπέστη ἐκτεταμένας ημιάς εἰς τὸ σκάφος. «Ο εἰς Τζορτζίανους ἐπιθερητὴς ὑπέδειξε τὰς δυσδικείας προσωρινάς ἐπισκευές. (Ιουν. 29.)

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ»: Κατὰ τὸ κατάπλου του εἰς Κόμπη μὲ ανερέθη παρὰ τὸ πλοιάρχου, ὅπει τὸ σκάφος προσέκρουσε παρὰ τὴν Γιοκοχάμαν ἐπὶ ἀγνώστου ποδρυμού ἀντικειμένου, τὴν 2. 'Ιουλίου. Αἱ προξενεῖσαι ποιεῖσαι, ὅπει εἶναι ἐλφάρι. Διετούθη ἐπιθερητής. (Ιουλ. 4.)

«ΚΕ-Ι-Π ΜΑΟΥΝΤ» (λιδερ. τάκης): «Ἐμφόρον ἐκ Κούβας διὰ Λοιδίνου ὑπέστη κατὰ τὸ πλούν του βλάβην εἰς μίαν ἐκ τῶν μηχανῶν του και προώχυρον ἐπέραν τὸν μηχανήν, ἐνώ τὸ πλήρωμα είργαζε διά τὴν προσωρινὴν ἐπισκευὴν τῆς βλαβερήσης. Κατὰ νεωτέρων πληροφορίας, τὸ σκάφος εφέρεται εἰς Ντάγκεχαρ. (Ιουλ. 8.)

«ΜΑΡΠΙΟΖΑ» (λιδερ.): «Ἐβέζαμενισθή εἰς Μπαλπόπολαν, ὅπου και διεπιστώθησαν αἱ ἐκθέσεις τῶν δυτῶν διὰ τὰς ημιάς τῶν ὑφάλων του. «Ὑπεδείχθησαν αἱ δισυσσαὶ προσφρονεῖσαι πισκενει, χρονικὴς διαρκείας ἐπτὰ ημέρων. Οταν σύσται ἐξετελέσθησαν τὸ σκάφος ἀπέλευθεν τὴν 4. 'Ιουλίου διὰ τὸν προσφροντον του. (Ιουν. 26—Ιουλ. 4.)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ» (λιδερ. δεξ.): «Ἐκ Πόρτ ντε Μπούκ νενδρ διά Περσικὸν Κόλπον, κατέπλευσε τὴν 30. 'Ιουνίου εἰς Πόρτ Σαΐδ μὲ βλάβην τοῦ φυγεού του. «Ἐπισκευασθεῖσαν, ἀπέπλευσε μὲτα τετραήμερον. (Ιουν. 30—Ιουλ. 4.)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΑΤΕΡΑ» (λιδερ. δεξ.): «Ἐξετέλεσεν εἰς Νέαν Υόρκην προσωρινάς τινούς ἐπισκευάς και ἐπέρας ὥριστικάς τοιαύτας εἰς τοὺς ἀτμοστροβίλους του. (Ιουλ. 7.)

«ΦΕΛΙΤΣΙΑ» (λιδερ.): «Ἐρρυμουλκήθη εἰς Σάν Σαλβαντόρ, συνεπείσ ἀπολείσεις τῆς Ἐλικόδ του, ἐνῷ ἐπέκεινον μεταφρότον μετρητάριον—έπιστρεψεν τὸ σκάφος εἰς Νότιον Αφρικήν. Τελικῶς ἀπέφασθήσθη νὰ ρυμουλκηθῇ τὸ σκάφος εἰς Κείπ Τάουν και Ντάρμπραν πρὸς ἐκφόρτωσιν. Ή ρυμουλκήσις ἤρεστο τὴν 3. 'Ιουλίου. (Ιουλ. 3.)

Η Πειραϊκὴ ναυλαγορά

Μὲ πειρωρισμένην πὼς τὴν κυκλοφορίαν δισταγῶν διέρρευσε τὸ πρῶτον δεκαπενθέμερον τοῦ 'Ιουλίου. «Η Κωνσταντζά ἐκλειστεσσα σκάφη τινά (τοιμέντα) διὰ Βασσόρων 75)—φίο, με φόρτωσιν Αύγουστον—Σεπτέμβριον και διά Πόρτ Σουδάν 4700 τόν. 47)—φίο, με φόρτωσιν 'Ιουλίου διά Αύγουστον. «Η Μαύρη Θάλασσα (ρωποίοι λιμένες) μὲ ἐλλειπεν ἔξαγωγης ἐργοσιας. Τὴν σπουδαιοτέραν κίνησιν τοῦ 15ημέρου ἐνεφάνισαν αἱ ἐλληνικαι ἔξαγωγαι: Ουτα, ἀπό Ιταλίης ἐκλεισθησαν διά Λοιδίνον δύο σκάφη μετρίου μεγέθους 3500—4000 τόνων διά Χερσώνα, με ίδεαν τὸ σκάφος 3500—4000 τόνων διά Χερσώνα, με ίδεαν τὸν ναυλωτῶν 28)—ξώ 30)—και ἐπερον 7000 ξώ 8000 τ. διά Λένινγκραδ. Ειναι ή δευτέρα μεταπλεύμικας φορά, καθ' ἣν ἐξάγονται ἐλληνικοι βοζιται εἰς τὴν Σοδιετικὴν Ενωσιαν. Τὸ πρώτον φορτίον παρελήφθη πρὸ τίνος καιρού μὲτρον πολιορκούσιον. Μία δόλη ἐν κυκλοφορίᾳ δισταγή ἀνέφερθη εἰς 10.000 τ. ὀλότος ἐκ Μυτιλήνης δι. Ιαπωνίαν, με φόρτωσιν Αύγουστον—Σεπτέμβριον και με ίδεαν τῶν ναυλωτῶν 85)—φίο.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

«Η σταθερότης εἰς τὴν ναυλαγοράν ἀμείωτος διετηρήθη και κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ 'Ιουλίου, παρὰ τὸ γεγονός, ὅπει αἱ ἀπεργίαι των ἀγγυλικῶν λιμένων και τὴν Ἀμέρερης, ὡς και αἱ σημειώμεναι καθυστερήσεις, λόγω τῆς ουσιωρέσων πολλῶν πλοιων εἰς τὸν λιμένα του Ρόττερνταμ, ἐδημιούργησαν καποιαν ἐπιφύλαξιν εἰς τὸ κλείστηκον τῶν ναυλωτῶν.

«Ὀποσδήποτε, ὥστε, ἡ διαπιστουμένη πλέον μεγάλη τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακος ἀπό τὴν Ἀγγλίαν και τὴν Δυτ. Γερμανίαν παρέχει τὴν πεποιθησιν διά τὴν αύριον και ἐπιτέρεπε εἰς τοὺς οὐσιαν ἐφοπλιστας νὰ κρατήσουν τὴν πρὸς καλυτέρους ναυλών εἰπιδίων.

Τὸ κύριον ἐνδιαφέρον τῶν ναυλωτῶν συνεκεντρώθη εἰς φορτώσεις τοῦ Αύγουστου, δεδομένου, ὅπει διὰ τὸν τρέχοντα μῆνα τι λιμένας φορτία εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως ησαν



ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΖΑΝΖΙ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἔξυπηρτησιν τῶν πληρωμάτων πλοιων

ALEXANDRIA (Egypt)	:	JOAKIM MARLAS, 38, Fouad Avenue
PORT-SAID	:	MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue
MALTA	:	THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA
GENOVA	:	U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No 1-10
NAPOLI	:	FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova
VENEZIA	:	LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508
HAMBURG	:	GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12
MELBOURNE (Australia)	:	GEO V. TOLLIS SHIPPING AGENCY 190, Bourke Street
FREMANTLE	:	82, James Street

περιωρισμένα. Τὰ 61 σελ. ἐπιληρώθησαν διά τούς λιμένας τοῦ Κόντινεντ δι' ἀπλᾶ ταξίδια καὶ τὸ 67)6 δι' ἀγγίκους νιμένας τῆς δυτικῆς ἀκτῆς. 'Ο Οἶκος Σ. Λιβανού ἔκλεισε συμβόλαιον διὰ τρία ἑταῖρα 51)— τῷ πρῶτῳ ἑταῖρῳ, 47)6 τὸ δευτέρῳ καὶ 46)6 τὸ τρίτον. 'Ἐπερον συμβόλαιον 325.000 τὸν ἐπιληρώθη 55)— μὲν φορτωσίες μέχρι τὸ ἐπομένου ἔτους. Ζῆτησις ἐπίσης δι' ἀπλᾶ καὶ συνεχῆ ταξίδια διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. 'Ἐπιληρώθησαν δολ. 9.30 διά Δυτ. Ἰταλίαν καὶ ἔξτοιντο σκάφη διά συνεχῆ ταξίδια πέντε ἔτην. Τὸ γεγονός αὐτὸς καὶ αἱ κλεισθῆσαι ηδη ναυλώσεις ταξίδιαν τριετούς διά τὸ Κόντινεντ καταδεικνύουν, ὅτι ὁ ἀμερικανικὸς γαϊάνθρωπος διὰ πολλὰ ἔτη δὸς παρέχῃ σταθεράν ἀπανθόλησιν εἰς τὸ φορτηγὸν πλοῖον.

Ἀρκετά ἐπίσης διαταγονοὶ ἐκυλόφορον καὶ διὰ φορτώσεις γαϊάνθρωπος μέχρι τοῦ Ιουνίου 1956 δι' Ἰαπωνίαν. Προσφέρομενος νιμένος διὰ Δυτ. Οἱ ἐφοπλισταὶ ησαν ἐπιφυλακτικοὶ διὰ τὴν πρὸς τὰ ἑκατόντα νιμένασιν τῶν σκαφῶν των.

Τὰ στηρά με πειρούσμενήν ποιεὶ τὴν κίνησιν. Τονναὶ 'Ιουλίου—Αὔγουστου ἐπιληρώθη ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον μεταξὺ 77)6 ἑως 75)— τὸν τόννον διὸ 'Αγγλίαν καὶ ἀπὸ τὸ Τσαρτούλα 87)6 (Αὔγ.—Σεπτ.). Τάκηρ ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπιληρώθη δολ. 7.75 (3 συνεχῆ ταξίδια). Διὰ τῆς Ἀμερίσσαν — 'Αμερίσγρον ρεῖτης ἐκλεισθῆσαι σκάφη εἰς τὸ 10.10 δολ., ἐνῷ τάκηρ ἀπὸ τὴν Φιλαδέλφειαν ἡ τῆς Βαλτιμόρην δολ. 8.25. Ἀπὸ τῶν Κέλτων ἀμερικανικά σκάφη ἐπιληρώθησαν δολ. 13.25 διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τρία διὰ Σεπτεμβρίου—Οκτωβρίου διὰ τὸ Ισραὴλ δολ. 16. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 17.50. Παλαιοσιδηρά διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 170 χιλ. κατ' ἀποκοπή, ἀπὸ τὸν Κόλπον.

Συντρόπεια ποιεὶ ἡ ἀγόρα τοῦ Πλεύτη κατόπιν τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν Γερμανῶν φορτών διὰ φορτώσεις σίτου. Τὰ 100 σελ. ἐπιληρώθησαν δι' 'Ιουλίου. Διὰ τὴν Τεργεστήν (108)9 ('Ιουλίου—Αὔγουστου) καὶ ἀπὸ τὸ Μπάχικον Μπλάνκο διὰ Λούδινον (Σεπτεμβρίου) 107)6. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούδας μὲν ἀρκετάς διαταγαῖς. Λόγω τῶν ζητουμένων ἐπίσης καὶ η κίνησις τῶν βραζιλίτων μεταλλεύματος. Δύο σκάφη δι' 'Ην. Πολιτείας ἐπιληρώθησαν δολ. 5.40 διὰ τὸν 'Ιουλίον καὶ Σεπτεμβρίου—Οκτωβρίου.

Καλὴ η κίνησις τῶν Βορείων Ειρηνικοῦ διὰ τὸ Κόντινεντ κυρίως. Κριθή διὰ φορτώσεις Αὔγουστου, μέχρις 'Οκτωβρίου, ἐπιληρώθη δολ. 14.65 καὶ 14.50. 'Ετοιμος πλοῖον διέχθη δολ. 14. Διὰ ἀπωτέρως ἡμερομηνίας ξελίεναι καὶ γενικά δι' 'Αγγλίαν ἀρκετά φορτία προσφερόντος. Μέτριον σκάφος ἐπέτυχε τὸν καλὸν νιμένος 21.50 δολ. 125)— προγονούμενως. Σίτος εἰς σάκκους διὰ τὴν Βάσραν 137)6 ('Ιουλίου—Αὔγουστος). Ζαχάρεις ἀπὸ τὸ Κουζινάν δι' 'Αγγλίαν εἰς τὸ 160).

Προσφέρονται ἴδιων μεταλλεύματα διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν, τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὸ Κόντινεντ. Μικρὸν σκάφος ἀπὸ τὸ Μαρμάρικο διὰ Γένοβαν ἐπιληρώθη 72)—, Ζαχάρεις ἀπὸ τὸ Ντόρμπραν δι' 'Αγγλίαν εἰς τὸ 92)6 καὶ αραβόδιτος ἀπὸ τὴν Νότ. Αφρικήν δι' 'Αγγλίαν 95)— (Σεπτέμβριον). Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Μπέριαν διὰ τὸ Νόρδερν Γρεῖτς δολ. 7.75 καὶ ἀπὸ τὸ Ντόρμπραν δολ. 8 φιο ('Ιουλίου). Φωσφάτα ἀπὸ Μακαΐτεαν διὰ Μαντράς καὶ Καλκούτταν 110)— ('Ιουλίου—Αὔγουστου). Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Δυτ. Αφρικήν δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας 8.87 % δολ. βάσις (Αὔγουστου) ἀπὸ τὸ Τακαράντι καὶ δολ. 5.50 φόρτον ἀπὸ τὴν Μορόβιαν.

Βραδύτατος ὁ ρυθμὸς τῶν ἔργων εἰς τὸν μεσογειακὸν τομέα. 'Απὸ τὴν Μπόνων διὰ τὸ Κόντινεντ (Αὔγουστου) ἐπιληρώθησαν 34)6. Φορτίον χρωμοίου ἀπὸ τὴν Τουρκίαν διὰ τὸ Νόρδερν Γρεῖτς δολ. 7.75. Διαταγαῖς ἐπίσης διὰ φορτία βαρίτου ἀπὸ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας (Κόλπων). Πυρίται καὶ τὸν Χουελδάν δι' 'Αγγλίαν 48)6 καὶ 49)— καὶ ἀπὸ τὸ Βασιλικό Μπαΐη καὶ Μόρφου Μπαΐη διὰ τὸ Κόντινεντ 43)3 καὶ 43)6.

Οἱ νιμένοι τῶν δεξαμενοπλοίων

"Ατονος ὁ ρυθμὸς τῶν νιμένων τῶν τάνκερων, λόγω καὶ τῆς ἐπιφυλακτικότητος τῶν ἔφοπλιστων νά δεχθούν τοὺς προσφερόμενους νιμένους. Τονναὶ 'Ιουλίου—Αὔγουστου ἔκλεισθη εἰς τὸ 25 % κατὸς τῆς Κλίμακος δι' ὄνταρά τοῦ φορτίου. 'Ο νιμένος ἐπίσης τὸν 40% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ νιμένου παρέρωθη ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν καὶ τὰ 30% κάτω ἐπληρώθησαν διὰ ταξίδια Καραϊβικῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς Νότ. Αφρικῆς. 'Αμερικής διὰ καθαρὸν 5% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ νιμένου παρέρωθησαν διὰ Νότ. Αφρικῆς.

Ἀρκετά τάμ-τοπτέρες ἐκλεισθῆσαν πενταετοῦς διαρκείας, μὲν παραδόσεις ἀπὸ τοὺς μερίς του 1957. Διὰ συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ 'Ιουλίου μέχρι Σεπτεμβρίου ἐπιληρώθησαν 25 % κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ νιμένου παρόλογου. Τὰ 22)— ἐπιληρώθησαν διὰ τάμ-τοπτέρες 5 ἔτῶν εἰς δημοποιήσαντος μικρὸν σκάφος με παράδοσιν 1957 καὶ δύο νεονυπήγητα 38 χιλ. τοννών δολ. 2.35 τὸν τόννον διὰ νιμένων εἰς τέταρα ἔτην, με παράδοσιν ἀρχῆς 1957.

Αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων

"Ανασκοπούντες εἰς τὴν τριμήνιαν ἔκθεσίν των οἱ κ. κ. Χάρλεϋ, Μούλιον ἐντὸν Κόμπαντ Λιθ., τὴν θέσιν τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους, παρατηρούν, ὅτι ἔκλεισε τοῦτο μὲν ἐνα τὸν ημένην σταθερότητος, ὅσον ἀφορά τὰς ἀξίας των. 'Η ἔκθεσις ἀναφέρεται εἰς τὴν πώλησιν ἑνὸς λιμπερτού ἀντὶ τημῆς 900.000 δολαρίων. 'Η ζῆτησις τονάλι προβλέπεται, ὅτι θὰ διατηρηθῇ ζωρά, μὲ σημαντικώτερον παράγοντα τὸ ἐλληνικὸν ἐνδιαφέρον διὰ νέας ἀγορᾶς.

"Ἐξ ὅλου οἱ κ. κ. Ηοπε αὐτ. Matton, Co., Ltd., ἀναφερόμενοι καὶ αὐτοὶ εἰς τὸ δεύτερον τρίμηνον, διαπιστώνουν αὐξήσιν 100% τῶν τιμῶν ἀπὸ τοῦ θέρους τοῦ 1954. 'Εξηκολούθησαν ἐπίσης αἱ παραγγελίαι, ἀλλὰ μὲ κάπτης ἐπιβραδύνουν ρυθμόν, λόγω τῶν ἀπωτέρων παραδόσεων, τὰς ὅποιας παρέχουν τὰ νιμένης. Εἰς τὴν 'Αγγλίαν τὰ νιμένης ἔχουν κλείσει τὴν παραγωγὴν τῶν ικανότητας διὰ τὰ ἐπιμένοντα 2½ ἑως 3 ἑταῖρος, ἐνῷ εἰς τὴν Γερμανίαν διατηρούνται ἀκόμη νὰ ἐπιτελεύθουν παραδόσεις ἐντὸν τοῦ 1957 καὶ μὲ προκαθωρισμένας τιμάς, κλιμακούμενας, ὅμως, μὲ διακυμάσεις μέχρι 10%.

"Τὸ κόστος εἰς τὴν Γερμανίαν ἐσθμειώσεν αὐξήσιν. Οὔτω, ἔνα δημερίκιντον φορτηγὸν τῶν 10.500 τόνων ι. π., μὲ ἀνοικούν 'Ξελτέρ-ντεκ' καὶ μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 5400 πίπων, ἐστοχίχειν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρ. ἔτους μεταξὺ 775.000 ἑως 800.000 λιρῶν, ἐνῷ στήμερον κοστίζει γύρω τῶν 825.000 ἑως 850.000 λιρῶν. Σημειώτεον, ὅτι ἀριθμός τις παραγγελιῶν ἐποιηθήθη καὶ εἰς τὰς δλλανδικὰ νιμένης. Συνετέλεσαν εἰς τοῦτο — παρὰ τὰς υψηλὰς τιμάς — αἱ παρέχομεναι μεγάλαι πιστωτικαὶ διευκολύνουσι.

Τὰ νιμένηα φορτηγά μας

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοσταρίκας) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσσαν τὸ Ρότερνταμ 61)—, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φορτωσίς Αὔγουστου. 'ΝΤΟΡΙΟΝ' (όνδουρα) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσσαν τὸ Ρότερνταμ 61)—, μὲ 3000 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φορτωσίς 1—20 Αὔγουστου. 'Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ' ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσσαν τὸ Ρότερνταμ ἡ 'Αμοτέρνταμ 6016, μὲ 2500 τ. ἐλευθέρων ἐκφόρτωσιν, φορτωσίς διὰ λιμένα δημικῆς ἀκτῆς 'Αγγλίας 67)—, ἐν διὰ λιμένα ανατολικῆς ἀκτῆς (οὐχί 'Ιουλίου).

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (τῆς ἑτ. 'Γουλανδρῆ') ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσσαν τὸ Ρότερνταμ 62)—, ὁφίον διὰ γερμανικό λιμένα Βορείου Θαλάσσης 62)6, φορτωσίς 1—20 Αὔγουστου.

ΛΟΡΕΝΤΙΑΝ ΒΑΛΛΕΥ' (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσσαν τὸ Ρότερνταμ 62)—, ὁφίον διὰ γερμανικό λιμένα Βορείου Θαλάσσης 62)6, φορτωσίς 1—15 Αὔγουστου.

ΛΟΡΕΝΤΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσσαν τὸ Ρότερνταμ 61)—, ὁφίον διὰ λιμένας Βορείου Θαλάσσης 62)6, φορτωσίς 1—15 Αὔγουστου.

ΨΑΡΑ ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι' 'Αμερίσσαν — Ρότερνταμ 61)—, ὁφίον διὰ λιμένας Βορείου Θαλάσσης 62)6, φορτωσίς 1—15 Αὔγουστου.

ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ παναμ. (εχ. «Σίμων») ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων χώμα διὰ Ρίον 'Ιανείρον ἡ Σάντος δολ. 12.75, μὲ 1000 τόν. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, φορτωσίς 18 'Ιουλίου — 5 Αὔγουστου.

ΑΡΓΚΟΝΤΟΝ (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 9500 τ. γαιανθράκων δι'

TRANSPORT OF PROPELLER

weight 32.000 kgs. diameter 7 meters.

manufactured by

LIPS

PROPELLER WORKS • DRUNEN • HOLLAND

for 31.500 tons tanker, under construction

with UDDEVALLAVARVET A/B, Sweden.



Αμέρσον ή Ρότερνταμ 61)—, έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 20 Αύγουστου — 10 Σεπτεμβρίου.

ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ όποιο Φιλαδέλφειαν ή Βαλτιμόρην 13.000 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ — Αμερικήν 50), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, όφιον διάς γερμανικών λιμένα Βορείου Θαλάσσης 51), με 2500 τ. έλευθερον έκφρωτωιν (18 συνεχή ταξίδια) έναρξης 20 Σεπτεμβρίου έως 31 Οκτωβρίου.

ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιβερ.) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 60), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, όφιον διάς Κίελον 53), με 2000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν (18 συνεχή ταξίδια) έναρξης 20 Σεπτεμβρίου έως 31 Οκτωβρίου.

ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λιβερ.) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 60), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, όφιον διάς Κίελον 53), με 2000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν (18 συνεχή ταξίδια) έναρξης 20 Σεπτεμβρίου έως 31 Οκτωβρίου.

ΑΜΙΠΑ (λιβερ.) όποιο Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 59), με 2500 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, όφιον διάς Δυτικής Αγγλίας 66), έως διάς Μάντζεστερ 62), με 2500 τ. έλευθερον έκφρωτωιν (4 συνεχή ταξίδια), έναρξης 8-31 Αύγουστου.

ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ (Κοσταρίκας) όποιο Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, όφιον διάς γερμανικών λιμένων Βορείου Θαλάσσης 62), με 2500 τ. έλευθερον έκφρωτωιν (φόρτωσις 25 Ιουλίου — 15 Αύγουστου).

ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (παναμ.) όποιο Νόρδερν μείνεται 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 61), με 1500 τον. έλευθερον έκφρωτωιν (φόρτωσις 20 Ιουλίου — 5 Αύγουστου).

ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβερ.) όποιο Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, όφιον διάς γερμανικών λιμένων Βορείου Θαλάσσης 62), με 2500 τ. έλευθερον έκφρωτωιν (φόρτωσις 25 Ιουλίου — 15 Αύγουστου).

ΧΡΥΣ. Χ. (λιβερ.) όποιο Τάμπαν 9500 τ. φωσφάτων διάς Νιγκάτα — Μιγιάκο δολλ. 128.000 φίο, όφιον διάς Τερνέουζεν ή Γάνθην δολλ. 129.500 φίο, φόρτωσις 23 Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

ΦΟΙΝΙΞ (σημ. αμερικ.) όποιο αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δι' Εμπεν — Αμεριγών ρείντς δολλ. 13.85, με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 1-12 Αύγουστου.

ΣΟΥΝΙΟΝ (σημ. αμερικ.) όποιο αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρσον — Αμεριγών ρείντς δολλ. 13.85, με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 1-12 Αύγουστου.

ΒΕΝΕΡΕΙΤΟΡ (λιβερ.) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον ή Ρότερνταμ 60), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

ΝΗΡΕΥΣ (λιβερ.) όποιο Ισλανδίας ή Βαλτιμόρης 8600 τ. γεννημάτων διάς Μπέλφαστ 78), φόρτωσις 16-30 Ιουλίου.

ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛΑ (Κοσταρίκας) όποιο Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Η Ρότερνταμ 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 16-30 Σεπτεμβρίου.

ΑΝΤΩΝΗΣ (όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον ή Ρότερνταμ 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 5-20 Αύγουστου.

ΟΥΡΑΝΙΑ (παναμ.) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 60), με 2500 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

ΚΕΙΠ ΜΑΟΥΝΤ (λιβερ. τάνκερ) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Υμουίντεν 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 5-20 Αύγουστου.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (του κ. Γ. Λιβανού) όποιο Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων διάς Ρότερνταμ 61), φόρτωσις 1-20 Αύγουστου.

ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (Κοσταρ.) όποιο αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. γεννημάτων διάς Ρίον Ιανείρον ή Σάντος δολλ. 12.75, φόρτωσις 1-9 Αύγουστου.

ΑΣΤΡΟΝ (παναμ.) (εχ «Μόρφων») όποιο Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Υμουίντεν 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (του κ. Κ. Μ. Λιαπίου) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Υμουίντεν 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 5-20 Αύγουστου.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (του κ. Γ. Λιβανού) μεταφοράς 250.000 τόν. γαιανθράκων όποιο Χάμπτον ρόδις εις Αμέρσον — Αμεριγών ρείντς δολλ. 8.50, όφιον κριθήν 8.50, έναν βρωμήσης 8.75, «εγκρός-τέρμες», φόρτωσις 10 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

ΕΡΩΝ (παναμ.) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 25 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβερ.) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γεννημάτων διάς θαλασσών και έξω από την Καραϊβική 50), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 16-20 Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

ΑΡΓΚΟΛΙΜΠ (σημ. άγγλικη) όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 61), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 10-30 Σεπτεμβρίου.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣΣΑ (όποιο Χάμπτον ρόδις ή Βαλτιμόρην 9000 τ. γαιανθράκων δι' Αμέρσον — Ρότερνταμ ή Αμερικήν 54), με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, έκρηκαν έναν Εμπεν, Βέζερ ή Αμεριγών 55) δολ. 2500 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, όφιον κριθήν 25 Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (της έταιριας Σ. Λιβανού) διά την μεταφοράν έντός τριετίας 450.000 τόν. γαιανθράκων, από Χάμπτον ρόδις εις Αμέρσον ή Ρότερνταμ 51) — τό πρώτον έτος, 47) δολ. 10-30 έτος το δεύτερον έτος και 46) δολ. 10 έτος το τρίτον έτος, με έναρξην Αύγουστου — 20 Σεπτεμβρίου.

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΝ (έταιριας έλληνικων συμφερόντων) διά την μεταφοράν έντός τριετίας 325.000 τόνων γαιανθράκων, από Χάμπτον ρόδις εις Αμέρσον ή Ρότερνταμ 51) — τό πρώτον έτος, 47) δολ. 10-30 έτος το δεύτερον έτος και 46) δολ. 10 έτος το τρίτον έτος, με έναρξην Αύγουστου — 20 Σεπτεμβρίου.

ΛΙΜΠΕΡΤΥ (έτη. οδηγών Σουλανδρή) όποιο Τσάρτσιλ 9700 τόν. γεννημάτων δι' έκλεκτούς λιμένων Αγγλίας (εξαιρέσεις Γλασκώνης, Χούλλ και Λήθη), 87) δολ. φόρτωσις 20 Αύγουστου — 25 Σεπτεμβρίου.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (όποιο Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διά Γενοβαν, Σαδόναν ή Σπέτζιαν δολλ. 9.30, με 3000 τ. έλευθερον έκφρωτωιν, φόρτωσις 20-30 Ιουλίου).

Έκ Βορείου Είρηνηκού

ΚΕΠ-ΠΣΤΑΡ (λιβερ.) έκ Βρετανικής Κολομβίας 9500 τόν. γεννημάτων διά Βασσόρων δολλ. 19.50, φόρτωσις 18-31 Ιουλίου.

ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (λιβερ.) έκ Αγίου Φραγκίσκου ή Λόδης Αντζελές 9500 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) δι' Ισπανίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 140.000 φίο ένα λιμένα διά 12.500 λιμένας, φόρτωσις 19 Ιουλίου — 5 Σεπτεμβρίου.

ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.) έκ Βορείου Είρηνηκου 9500 τόν. γεννημάτων δι' Αμέρσον ή Ρότερνταμ δολλ. 14.65, με 3000 τ. έκφρωτωιν «εγκρός-τέρμες», φόρτωσις 15 Ιουλίου — 15 Αύγουστου.

ΛΙΒΕΡΙΑΝΟΝ (έπιμπερτο) έκ Βορείου Είρηνηκου 9500 τόν. κριθής δι' Αμέρσον ή Ρότερνταμ δολλ. 14.50, «εγκρός-τέρμες», φόρτωσις 15 Ιουλίου — 15 Αύγουστου.

ΠΑΝΑΜΑ-ΙΚΟΝ (έπιμπερτο) έκ Βορείου Είρηνηκου 9500 τόν. κριθής δι' Αμέρσον ή Ρότερνταμ δολλ. 14.25, «εγκρός-τέρμες», φόρτωσις 15 Ιουλίου — 15 Αύγουστου.

ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛΑ (παναμ.) έκ Βικτωρίας (Βραζιλίας) 8000 τόν. μεταλλευμάτων διά Σαν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος Αύρες 8000 ζώνης 20 Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

ΑΤΕΝΗΣ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.) έκ Βραζιλίας 9500 τόν. μεταλλευμάτων διά Νόρδερν φείντς δολλ. 5.40 πιο, φόρτωσις 5-15 Ιουνίου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ (άπο Σαν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος Αύρες 8900 τόν. γεννημάτων δι' Αμέρσον — Αμεριγώρης ρείντς 100), όφιον κριθήν κριθής 102), ένα διά δύο λιμένες Λιμπορτσάς είς λίτρας, φόρτωσις 20 Ιουλίου — 15-30 Ιουνίου.

ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διάς δέματα) διά ένα λιμένα Δυτικής Ιταλίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 155.000 φίο (ναυλώσι πληρωτών είς λίτρας), φόρτωσις 20 Ιουλίου — 8 Αύγουστου.

«ΕΑΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥΣ» (άλιμον Νοτίου Ατλαντικού) 9400 τόν. παλαιοσιδήρων (475.00

Τὰ ταξιδεύοντα ἑλληνικὰ πλοῖα

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δεξ.)	17	3976	εἰς μεταφοράς Κωνσταντζῆ — Πειραιῶς (πετρέλαια)
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	04	2425	ἀνεχ. Ἀλεξανδρειαν 6 'Ιουλ. διὰ Κύπρου
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	54	6498	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουλ. διὰ Βαγκούβερ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	54	8450	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουλ. δι' Ἀμερικής
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	18	2974	ἀργεῖ Ἀμπελάκι απὸ 30 'Απρ. 1953
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	44	10448	εἰς μεταφοράς Ἀρούμπας—Μαρακάϊπτο
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	11	4248	διῆλθεν Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ. διὰ Τεργέστην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	43	7231	ἔφθ. Λορέντζο Μάρκες 7 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	55	6548	ἀνεχ. Μάντζεστερ 11 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ Κ.	20	844	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουνίου
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ	18	2858	ἀνεχ. Ἀλγέριον 7 'Ιουλ. διὰ Σάφφι, ἔφθ. 10
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	43	7232	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΘΗΝΑΙ	53	3575	διῆλθε Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ. δι' Ἀργεντινήν
ΑΚΤΗ	44	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	44	7254	ἔφθ. Γένοβαν 27 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	20	1115	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 11 'Ιουλ. ἐκ Τζέδδας
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	43	7234	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ	43	7229	διῆλθε Τζιμπούτι 26 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΚΗ Π.	44	7212	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 'Ιουλ. δι' Ἀμερικής
ΑΜΕΡΙΚΗ	43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ. δι' Ἀμερικής
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	42	7177	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 6 'Ιουλ.
ΑΝΙΑ	44	7257	ἀνεχ. Μόλι 21 'Ιουν. διὰ Βαγκούβερ
ΑΝΝΑ Δ. ΚΟΝΔΥΛΗ	42	7191	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην, ἔφθ. 7
ΑΞΙΟΣ	43	7176	διῆλθε Παναμάν 5 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΤΙΟΠΗ (δεξ.)	14	4046	ἀργεῖ Ἀμπελάκι απὸ 16 Μαΐου 1954
ΑΝΤΩΝΗΣ	43	7176	ἀνεχ. Παγκούεμ 21 'Ιουν. δι' Ἡνωμένας Πολιτείας
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	29	6022	διῆλθε Θέουταν 7 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΓΩ	18	5532	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. 1954
ΑΡΙΕΤΤΑ	41	7460	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΑΡΤΕΜΙΣ	44	7240	ἀνεχ. "Αμπερτράτη 6 'Ιουλ. διὰ Κέιπ Χάπτερας
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	53	13415	ἀνεχ. Αρούμπαν 2 'Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
ΑΣΤΕΡΙΣ	43	7176	ἔφθ. Συύρην 1 'Ιουλ. καὶ Χάϊφαν 10
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	43	7227	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΗ	43	2400	εἰς Μογκαντίτσο 1 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	44	7176	διῆλθε Λάς "Αντζέλες 20 'Ιουν. δι' Ἰντσόν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	28	20553	διῆλθε ονικτά Αζορῶν 5 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΗΣ	11	1881	ἔφθ. Βραΐλην 5 'Ιουλ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	46	2035	εἰς Αγγλίαν, ὑπὸ παραλαβὴν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	43	7176	ἔφθ. Λόδης "Αντζέλες 22 'Ιουνίου
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	44	1923	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Ιουλ. (εἰτα Τουρκίαν)
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	22	3845	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 26 'Ιουνίου 1953
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	εἰς Αγγλίαν, ὑπὸ παραλαβὴν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	44	7176	ἔφθ. Μόπτιλ 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	21	5728	διῆλθε Σουέζ 8 'Ιουλ. δι' Ἐρυθρὰν
ΓΕΩΡΓ. ΠΑΝΩΡΑΣ	43	7176	ἀνεχ. Κιασιούγκ 1 'Ιουλίου διὰ Κεελόγκ
ΓΕΩΡΓ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7233	διῆλθε Ντόρερ 8 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδος
ΓΚΡΑΣΧΟΛΜ (ψυγείον)	43	486	ἔφθ. Λονδίνον 11 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	54	20991	ἀνεχ. Περσικὸν Κόλπον 2 'Ιουλ. διὰ Νότ. Γαλλίαν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	18	1176	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ.	44	7176	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουλ. (διὰ Γένοβαν)
ΔΑΝΑΗ	23	1634	ἀνεχ. Πειραιᾶ 3 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΠΡΙΣ	24	2728	ἔφθ. Ιτέαν 1 'Ιουλ.
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	18	5275	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 6 'Ιουλ.
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	26	4862	ἔφθ. Σίδνεϋ 21 'Ιουνίου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	44	7232	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. διὰ Σπαλάτον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	43	7229	ἔφθ. Λονδίνον 8 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	55	6200	εἰς Ιμπιγχαμ ἀπὸ 15 'Ιουνίου
ΔΙΡΦΥΣ	43	7232	ἀργεῖ Αμπελάκι απὸ 31 Δεκ. 1952
ΔΩΡΑ ΧΑΝΔΡΗ	20	1603	ἔφθ. Κάρδιφ 27 'Ιουν. καὶ Δουβλίνον 11 'Ιουλ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	37	4839	διῆλθε Τρίνινταν 8 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΒΡΟΣ	43	7256	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 26 'Ιουνίου, ἐπιτσευκὴ
ΕΙΡΗΝΗΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	27	4142	εἰς Περουβίαν 1 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	44	7253	διῆλθε Κωνιπόλιν 2 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΔΑΙΟΥΚΟΥΝΤΗ	38	5500	ἔφθ. Μπάρι 1 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	43	7176	διῆλθε Σουέζ 1 'Ιουλ. δι' Ἐρυθρὰν
ΕΛΕΥΣΙΣ	21	1549	ἔφθ. Νεάπολιν 6 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	22	3553	ἀνεχ. Γιαδάτα 8 'Ιουλ. διὰ Σαΐγκον
ΕΛΛΑΣ	43	7176	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	39	6281	ἀνεχ. Σαβάναν 28 'Ιουνίου διὰ Νεάπολιν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	44	7207	ἀνεχ. Κωνιπόλιν 5 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	43	7254	διῆλθε Εθεούταν 11 'Ιουλίου διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	43	7176	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	43	7203	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 'Ιουν.
ΕΛΠΙΣ	19	1492	διῆλθε Λόδης "Αντζέλες 4 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	43	7253	ἔφθ. Κόπτη 5 'Ιουλ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	44	7251	ἀνεχ. Μοπάσατο 1 'Ιουλ. διὰ Κείπ Τάουν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	21	2369	ἔφθ. Κούκ Μπάτη 29 'Ιουνίου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	43	7194	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Ιουλ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	43	7244	ἀνεχ. Νέαν Σκωτίαν 7 'Ιουλ. διὰ Λουτόντερρου
ΕΥΘΑΛΙΑ	18	4770	ἀνεχ. Πόρτ Κέμπτλα 5 'Ιουλ. διὰ Σίδνεϋ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	43	7250	ἀνεχ. Πόρτ Κέμπτλα 5 'Ιουλ. διὰ Σίδνεϋ

S. ELEFTERIU LTD

SHIPPING AGENTS & SHIP-CHANDLERS

Address: COLON 1570

MARINE SERVICES:

Contractors	Provisions
Slevedoring	Deck & Eng. Stores
Painting	Fresh Water
Shilling Boards	Radar
Cleaning Boilers	Gyrocompass
» Deep-Tanks	Radio Equip. etc.
» Holds	

Telephone: OFFICE 8.22.26 PRIVATE 41.29.05

Telegrams: LENICA Montevideo ALL CODES USED

ΕΜΠΙΣΤΕΥΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑΙ ΚΑΙ

ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

MONTEVIDEO (URUGUAY)

ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	'Αδ. Κουλουκούντη	38	5548	εἰς Λοιδίνον ἀπό 1 'Ιουνίου
ΗΡΩΝ II	Δημ. Ν. Κουφός	44	1923	ἀνεχ. Πενσακόλαν 8 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7257	έφθ. Ιλότιο ἀπό το 18 'Ιουνίου
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	έφθ. Λοιδίνον 11 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	4815	ἀνεχ. Κολόμπα 9 'Ιουλ. διὰ Βιζαγκαπατάμ
ΙΑΚΩΒΟΣ	Γ. 'Αγγελίδης	01	2107	ἀργεῖ Πόρτ Σαΐδ ἀπό ἐτῶν
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	ἀνεχ. Αμβούργον 7 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	υἱών Δ. 'Ιγγλεσπ	42	7035	ἀνεχ. Καμαΐσι 1 'Ιουλ. διὰ Τεξάντα 'Αιλαντ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Αδ. Γουλανδρή	44	7176	διῆλθεν 'Οράν 6 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΙΩ. ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας—Μαρακάϊμπο
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & 'Αδ. Κ. Χ.' πατέρας	43	7255	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ.
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	έφθ. Λοιδίνον 28 'Ιουνίου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	'Αδ. Κουλουκούντη	43	7229	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλίου διὰ Μόμπιλ
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	ἀνεχ. Βουδάνη 26 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΣΤΩΡ	'Αδ. Γράτσου	44	7260	ἀνεχ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ. διὰ Δυτ. 'Ινδίας
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάκερ)	«Κεσταλπονική» Α.Ε.	43	10448	διῆλθε Σουέζ 5 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κελπον
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1793	ἀνεχ. Σιδενεύ 24 'Ιουνίου διὰ Πειραιᾶ
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιπειρίας	44	7224	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διὰ Ριτέκαν
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7253	ἀνεχ. Πόσουελ Ρίβερ 6 'Ιουλ. διὰ Βαγκούνερ
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάς	43	7198	διῆλθε Τζιμπούτι 27 'Ιουν. διὰ Ιαπωνίαν
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Λοντόντερρο 6 'Ιουλίου (θάναι Σάρπινες 16)
ΚΡΙΟΣ	M. 'Ευπειρίκος	45	3805	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΥΠΡΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	ἀργεῖ 'Αιπελάκι από 8 'Ιουνίου
ΚΥΡΗΝΕΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμματι	11	7527	διῆλθε Πόρτ Σουδάν 9 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΚΥΜΑ	γ'Αδ. Λιβανούς Α.Ε.	43	7244	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν. διὰ Πόρτλαντ ("Ορεγκον")
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	'Αδ. Κ. Πατέρας	43	7223	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διὰ Βαμπάνα
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.	Γ. 'Ηλιόπουλος	05	2527	ἀνεχ. Λοιδίνον 8 'Ιουλίου δι' Ιμιγχαμ, έφθ. 10
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	N. 'Απόδιακος	45	7176	διῆλθε Παναμάν 1 'Ιουλ. διὰ Κόμπτε
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξάτος — Δούκας	25	964	έφθ. Πειραιᾶ 7 'Ιουλίου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διῆλθε Κολόμπα 8 'Ιουλ. διὰ Μαντράς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιαστίδης	28	4573	ἀνεχ. Σάντος 6 'Ιουλ. διὰ Ρίον 'Ιανέιρον, έφθ. 7
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Α. & Γ. Κυρτάτας κλπ.	22	1535	διῆλθε Κολόμπα 6 'Ιουλ. διὰ Τζιμπούτι
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	εἰς Πουσάν 10 'Ιουλίου
ΛΟΥΛΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Εύαγγ. & M. Νομικός	43	7229	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΟΥΛΑ	Δ. Κοτσάνης κλπ.	43	1075	ἀργεῖ Πειραιᾶ 14 'Ιουλ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7176	διῆλθε ετζιμπούτι από 10 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΩΤΙΣ	Άδ. Συνοδινού	19	3858	έφθ. Μπάροι 11 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουνίου διὰ Χάμπτον ρόδς, ΕΠΩΛΗΘΗ,
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιον	55	8400	εἰς Μπρατάσσαντ, ὑπό συμπληρωσιν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	διῆλθε Πούλο Μπούκοι 1 'Ιουλ. διὰ Καβασάκι
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρής	21	6703	ἀνεχ. 'Αρούμπαν 4 'Ιουλ. διὰ Χαδάνναν, έφθ. 9
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	διῆλθε Παναμάν 5 'Ιουλ. διὰ Χούλλα
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7204	διῆλθε Λός 4 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑΜ	«Ελρηνίκος» Α. Ε.	44	7258	έφθ. Κάρδιφ 26 'Ιουνίου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ματζέδοις	20	6546	εἰς θέσιν 28 Β. καὶ 33 Α'. 'Ιουνίου 27, διὰ Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	εἰς Μομπάσσα 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΟΣ II.	Μιχ. Καραγεώργης	23	1175	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 9 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Κουλουκούντη	38	5500	έφθ. Ερέθινος 4 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ηλίος»	44	7254	έφθ. Πάρισιον 28 Β. καὶ 33 Α'. 'Ιουνίου 27, διὰ Σιγκαπούρην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπαζόγουλου	16	2081	εἰς Μομπάσσα 1 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Λόνδινον 4 'Ιουλ. (διὰ Πειραιᾶ)
ΜΙΝΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Χανδρή	24	1435	έφθ. Λίβερπουλ 25 'Ιουνίου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7260	άργει Πειραιᾶ από 19 'Ιαν. 1954
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιον	44	7176	ἀνεχ. Χάλιφας 29 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλ. Παραμ. N. Άμερ.	34	2709	ἀνεχ. Βοέην 27 'Ιουνίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπο»	43	7176	διῆλθε Δάς Πάλμας 9 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	Ίω. Καρράς	44	7247	έφθ. Σαμψούντε 11 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	Άδ. Γουλανδρή	22	16991	ἀνεχ. Βίλμιγκτων 29 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΝΕΔΟΝ	έτ. «Εύνενίσα»	43	7230	διῆλθε Βοέην 27 'Ιουνίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7231	διῆλθε Λάς Αντζέλες από 29 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Λίβερπουλ 25 'Ιουνίου διὰ Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σίσ	43	7176	άργει Πειραιᾶ από 19 'Ιαν. 1954
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Βατικιώτης	11	1459	ἀνεχ. Χάλιφας 29 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Άδ. Σιτινή	43	7254	ἀνεχ. Βοέην 27 'Ιουνίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. ΚΑΪ-ΡΗΣ	E. Κουλούκη	43	7244	διῆλθε Βίλμιγκτων 27 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΗΛΟΣ III.	Δ. Ψυχογιού	17	3703	έφθ. Μπρατάσσαν 6 'Ιουλίου
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έκεινός Α.Ε.	19	5182	διῆλθε Κωνσταντίνη 1 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΛΓΑ	Άλεξάνδρας	21	1001	έφθ. Κωνσταντίνη 11 'Ιουλ.
ΟΝΤΡΥ	Γ. Κράτσος	45	7284	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	K. Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7235	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιού	17	3703	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ	έκεινός Α.Ε.	19	5182	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΑ	Άλεξάνδρας — Δούκας	21	1001	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	A. Καραδίας	43	7258	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ίω. Γ. Π. Λιβανδής	43	7176	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κομιάνταρος	44	7244	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Επτάλιος»	45	7240	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Κ. Π. Λαιμόδης	20	5187	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ.	Γαγάνης	20	1331	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Ίω. Γ. Ιόνιον Α.Ε.	43	7253	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΕΡΣΕΦΟΝΗ	Μ. Ν. Νικηφόρος	24	5026	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Επιπειρίκος	45	3822	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΕΤΡΟΣ (τάκερ)	Υἱοί Π. Γουλανδρή	44	11473	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7176	έφθ. Χανδρής 8 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρην
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλίου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει Νέαν 'Ορκην από 9 'Ιουνίου, έπισκεψη
ΠΟΠΗ	Μιχ. Βερνίκος	96	1594	άργει Αμπελάκι από 8 'Ιουνίου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II. (τάκερ)	Βαγιάνης & Σίσ	16	1808	εἰς μεταφοράς Κωνστάντζης — Πειραιῶς (πετρέλαια)

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.

ROTTERDAM OFFICE
WESTERLAAN 3
TEL: II3994-II3984-24510
Telegrams: DIOSKUROI

N. MAVROLEON
SHIPBROKERS & AGENTS

AMSTERDAM
DAMRAK 89
TEL: 40115

ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	Μαν. Κουλουκουντής	55	16566	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλίου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΙΤΑ	Υιοι Σιγάλας	25	1412	εἰς Πειραιά 10 'Ιουλίου
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪ·ΟΝΣ	έτ. «Γαλασίας»	45	7253	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλίου διά Ριτζέκαν
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Λουδίνιον 8 'Ιουλίου διά Πειραιά
ΡΟΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	18	5563	σάργει Πειραιά από 18 'Ιουνίου
ΡΩΜΥΛΙΑ	έτ. «Έλμες»	18	1593	διήλθεν "Άδεν 1 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΑΜΟΣ	Υιοι Δ. Ιγγλέση	43	7176	έφθ. Καματσι 1 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλας	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλίου διά Μπουεναβεντούρα
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Όδησσόν 8 'Ιουλ. καὶ Πειραιά 13
ΣΟΥΣΑΝΝΑ ΠΑΠΑΔΑΤΟΥ	Νικ. Παπαδάτος	22	2201	άνεχ. Λουδίνιον 8 'Ιουλίου διά Μάντζεστερ, έφθ. 14
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 4 'Ιουλίου
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Ίω. Κουμανταρος	44	7176	διήλθεν "Αγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουλ. διά Λός "Αντζέλες
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣ ΣΟΠΟΥΛΟΣ	Άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διήλθεν "Αγιον Βικέντιον 28 'Ιουνίου διά Αργεντινήν
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	Εύγενια Ι. Χανδρῆ	43	10448	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ	Άδ. Γράτσοι	44	7250	άνεχ. Πόρτα Τάσις 28 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΥΔΡΑΙΟΣ II	Κλρ. Άθ. Κουλούρα	30	4557	έφθ. Αμβούργον 6 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ	Λουκᾶς Νομικός	21	1783	έφθ. Γκάροτον 8 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΙΝΑ	Κ. Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	εἰς Θεσσαλονίκην 12 'Ιουλίου
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλόπατης	27	755	διήλθεν Κων. πολιν 7 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	45	7256	άνεχ. Αιδουρύον 7 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7238	άνεχ. Κάμπελλ Ρίθερ 29 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	44	7246	έφθ. Κάρδιφ 4 'Ιουλίου
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΕΖΑ	'Απ. Πεζάς	55	8225	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδος
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7255	έφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ.

Τὰ ύπο ξένας σημαίας

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άθαν»	21	3275	άνεχ. Αμβέρσαν 5 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΓΑΘΗ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (Κοστ.)	«Σάντα Αγγελίκα»	21	1173	διήλθεν Κων. πολιν 9 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (λιθερ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7210	εἰς Μπουενός "Αὔρες από 16 'Ιουνίου
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Βένοντε»	17	1288	σάργει Λουδίνιον από 15 'Ιουνίου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αιτζίαν Μάρ»	10	1471	σάργει Αιτζέλακι από έτους
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7214	διήλθε Τζιμπούτι 25 'Ιουνίου διά Φορμόζαν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άνεχ. Βαγκούμερ 6 'Ιουλ. διά Μάλταν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διά Νέαν Σκωτίαν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Άθιλα»	43	7238	διήλθε Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάσουν
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	7224	διήλθε Παναμάν 27 'Ιουνίου διά Γιαδάτα
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Λά. Πλάτω»	43	7176	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 20 'Ιουνίου
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Αγκελέφ»	25	2310	έφθ. Αλγερίουν 11 'Ιουλίου
ΑΔΡΙΑΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ρεπούμπλικ»	53	13675	έφθ. Βοστώνην 5 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	έφθ. Τακόμαν 7 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Μαρίτω»	20	5227	διήλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΘΕΝΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθεν»	44	7161	εἰς Μπουένος "Αὔρες από 9 'Ιουνίου
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	18784	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδος 1 'Ιουλ. διά Αγιον Φραγκίσκον
ΑΘΗΝΙΑΝ (λιθ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	44	7242	έφθ. Αιδουρύον 27 'Ιουνίου
ΑΘΩΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Άθαν»	29	3958	σάργει Πειραιά από 29 Μαΐου
ΑΙΑΣ	έτ. «Σεντράλε»	29	5218	άνεχ. Ειδεν 25 'Ιουνίου διά Βαμπάναν
ΑΙΓΕΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7197	διήλθε Αιγαίου Βικέντιον 29 'Ιουνίου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Κρεγκόριο»	43	7176	διήλθε Λός "Αντζέλες από 19 'Ιουνίου διά Ιαπωνίαν
ΑΙΜΙΛΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Μπούλλ»	44	7259	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλίου
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Οράσιον»	43	10459	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΑΙΟΛΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ντεγκέντο»	22	1057	έφθ. Ηνωστάντζαν 7 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ·ΥΛΩΡ	έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7240	έφθ. Χάμπτον ρόδος 9 'Ιουλ.
ΑΙΤΟΛΙΚΟΥΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	43	10448	έφθ. Αιμοτερνταμ 6 'Ιουλ.
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άνεχ. Γκάλβεστων 7 'Ιουλ. διά Πόρτβιτα
ΑΙΝΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Σή Τράνσπορτ»	20	3543	άνεχ. Μοριούγκαδ 7 'Ιουλ. διά Πιούτινο
ΑΙΤΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Αλόνσο»	43	7192	διήλθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΚΟΥ·ΤΑΝΙΟΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	45	10448	διήλθε Σιγκαπούρην ρόδος 9 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΑΚΡΙΤΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Αίλας»	42	7025	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διά Μακέντζι
ΑΚΡΟΝ (Χονδ.)	έτ. «Ιππερίωφ»	44	7158	άνεχ. "Αιούταν 6 'Ιουλ. διά Χάλιφας
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 7 'Ιουλ.
ΑΚΤΙΟΝ (λιθερ.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.)	έτ. «Ρίτσλεξ»	25	2323	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Ραβένναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλιοφ»	18	5555	σάργει Φάλμουθ από 16 'Απρ. 1953
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Αλέξενδροφ»	33	12223	έφρ. Τεργέστην από 19 'Απρ., έπισκευή
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ.)	έτ. «Μονόδιο»	53	7409	έφθ. Γιοκάναμαν 7 'Ιουλ.
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.)	έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 27 'Ιουνίου διά Γένοβαν
ΑΛΚΥΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Σάντα Ρίτσ»	44	7063	άνεχ. Χούλ 6 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Εξέτραμάρ»	44	7233	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 7 'Ιουλ. διά Παραμαρίπο
ΑΛΜΠΑ (λιθ.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	διήλθε Χονόλουλοι 3 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΦΕΥΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7221	άνεχ. Ηματερνταμ 3 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΑΜΑΝΤΑ (παναμ. δεξ.)	έτ. «Ιγκουάνο»	18	8571	άνεχ. Αρούμπαν 3 'Ιουλ. διά Λά Σαμπίνα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρύλλι»	45	7201	έφθ. Γλασκώνη 14 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Άλτο Μάρες»	44	7164	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΜΕΡΙΚΟΥΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7306	σάργει Σιένταμ από 14 'Απρ. Μετατροπή
ΑΜΙΠΑ (λιθερ.)	έτ. «Άμιπα»	42	6995	έφθ. Πιούτινο 1 'Ιουλ.
ΑΝΑΞ (λιθερ.)	έτ. «Αναξ»	55	6462	διήλθε Λός "Αντζέλες 8 'Ιουλ. διά Μόζι
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ.	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	έφθ. Πόρτ Σουδάν 3 'Ιουλίου
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ (λιθερ. δεξαμ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7208	διήλθε Λός "Αντζέλες 29 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Πατούφικα»	43	7188	άνεχ. Τρίνινταντ 7 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ

CANADIAN CHANDLERS LIMITED
WHOLESALE SHIP SUPPLIERS
PROVISIONS & MARINE HARDWARE

TELEPHONES:

DAY : Pacific 2635
NIGHT: Marine 5949
: Cedar 8094

CABLES:

"SHIPSTOR,"—VANCOUVER, B.C.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΟΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διηλθε Πιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 1 'Ιουλ. δι' 'Αμπιουάι Μπαίη
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 10 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δεξ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	εις θέσιν 32 Ν. και 71 Δ. 'Ιουλ. 4 διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	διηλθε Πιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ Κ. (λιθ.)	έτ. «Ούεστ Άφρικα»	54	6112	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΝΑ	έτ. «Κόνγκαλ»	21	4358	διηλθε Ντακάρ 8 'Ιουλ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΝΝΕΛΕΝ	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	έφθ. Τεργέστην 3 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	45	7149	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Άνω»	44	7258	διηλθε Τζιμπούτι 24 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αυνίτσα»	44	7165	άνεχ. Νέαν 'Υόρκη 28 'Ιουνίου διά Κων) πολιν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνως»	08	1763	έφθ. Κέιμ 26 'Ιουνίου
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 29 'Ιουνίου δι' 'Εμδεν
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Άντάρες»	44	7126	έφθ. Χάμπτον ρόδς 3 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Κρήνιδιλλα»	43	7244	έφθ. Δουγκέρκην 2 'Ιουλ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύνσουρ.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7249	έφθ. Βαγκούμερ 1 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΗ Σ.	έτ. «Αλβιών»	28	5032	διηλθε Μοντεβίδεο 28 'Ιουν. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20	3330	άνεχ. Αμστερδαμ 7 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Χονδ.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7254	έφθ. Μόμπιλ 27 'Ιουνίου
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ. δύνσουρ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει, Αμβέρσαν άπό 15 Αύγ. 1953
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστομένης»	43	7244	έφθ. Σαΐν Τζών (Ν. Β.) 1 'Ιουλίου
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άργει "Αμστερδαμ από 29 Σεπτ. 1953
ΑΡΙΩΝ (λιθερ.)	έτ. «Αριάτο»	44	7216	έφθ. Λός "Αντζέλες 3 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. Ντέλ «Εστε»	19	5672	έφθ. Μπουένος "Αύρες 2 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Αρίων»	28	1707	διηλθε Κων) πολιν 8 'Ιουλ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άρης»	21	1498	έφθ. Κωνσταντζάν 27 'Ιουνίου
ΑΡΜΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Φερπλαίν»	53	18288	άνεχ. Λός "Αντζέλες 1 'Ιουλ. διά Κόρυτον
ΑΡΟΖΑ	έτ. «Αστρος»	43	7273	διηλθε Λός "Αντζέλες 28 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΡΣΕΝΑ	έτ. «Τράμπ»	43	7131	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ (λιθερ.)	έτ. «Μαρπουέντες»	43	7236	εις θέσιν 16 Β. και 68 Δ. 'Ιουλίου 1, διά Λονδρήνον
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Βαλτημόρο»	45	7255	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλ. διά Ντεμεράραν
ΑΡΧΑΝΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Ταλαμάνκας»	43	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουνίου διά Τρίνινταν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	έτ. «Λαϊμπ»	43	7288	έφθ. Βαγκούμερ 9 'Ιουλ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Σιέρρας»	45	7198	άνεχ. Λίβερπουλ 1 'Ιουλ. διά Γκάλθεστων
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Βαγκούμερ 8 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΧΩΝ ΓΑΒΡΙΗΛ (Κοσταρ.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άνεχ. Νάρδικ 11 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάν Γκαμπριέλλα»	43	7198	έφθ. Γενοβάν 7 'Ιουλίου
ΑΣΠΙΡΕ-ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Μιγκουέλλα»	28	4809	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Ιουλίου διά Βραζιλίαν
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7210	διηλθε Παναμάν 28 'Ιουνίου διά Γενοβάν
ΑΤΕΝΑΣ (παναμ.)	έτ. «Φάργουντ»	42	7176	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 1 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (έπιβατ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουνίου δι' Αργεντινήν
	έλληνικά συμφέροντα	22	5856	έφθ. Γενοβάν 5 'Ιουλ., διασκευή
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττίκα»	27	5214	έφθ. Μπουένος "Αύρες 2 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Λόρκα»	44	10712	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουνίου διά Βακαγιάμα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	διηλθε Πιβραλτάρ 11 'Ιουλ. δι' Ήστχαμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	έφθ. Βρέμην 10 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διηλθε Λός "Αντζέλες 2 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Σουάνζ 26 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Περσικόν Κόλπου 10 'Ιουλ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	7257	έφθ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Πρόδιντενς 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς, έφθ. 7
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Τάιν 7 'Ιουλίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	διηλθε Λός "Αντζέλες 5 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	έφθ. Αμβούργον 10 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	διηλθε Πιβραλτάρ 11 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 7 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. Κολομβίαν 3 'Ιουλ. διά Χάλιφαζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Χάλιφαζ 28 'Ιουνίου διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διηλθεν "Αδεν 2 'Ιουλ. δι' Ούμη Σαΐδ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 27 'Ιουνίου διά Περσίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Αμπουένος "Αύρες 25 'Ιουνίου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8631	άνεχ. Βοστόνης 5 'Ιουλ. διά Βενεζουέλλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	εις μεταφοράς Αρσουμπας — Μαρακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	διηλθε Φλώσιγκ 6 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Κολομβίαν 3 'Ιουλ. διά Χάλιφαζ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Χάλιφαζ 28 'Ιουνίου διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ.	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Μαρότιμος»	45	7160	άνεχ. Λονδίνον 13 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Μαντράς 22 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
ΑΥΡΑ	έτ. «Παλμέσα»	42	7177	έφθ. Αμβούργον 4 'Ιουλ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άνεχ. Βιταγκαπατάμ 28 'Ιουνίου διά Βαλτιμόρην
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Βαλιδίζο»	44	7198	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουνίου
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιθ.)	έτ. «Αϊλας»	42	7010	έφθ. Σαδόναν 9 'Ιουλ.
ΒΑΛΕΝΣΙΑ (παν.)	έτ. «Νουέβα Βαλένσια»	44	7276	διηλθε Παναμάν 1 'Ιουλ. διά Βρινδήσιον
ΒΑΛΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Μπιλεάντη»	43	7229	διηλθε Λός "Αντζέλες 20 'Ιουνίου διά Τόκιο
ΒΑΝΤΕΡΕΡ	έτ. «Ιντερ Αμερικάν»	44	7176	άνεχ. Αμεριτάρη 29 'Ιουνίου διά Κάσσα "Αϊλαντ
ΒΑΡΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7176	άνεχ. Σορέλ 8 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διηλθε Τοίνινταν 1 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΣΑΟΥΔ Α' (άραβ.)	έτ. 'Αρ. Όνασης	54	28738	άνεχ. Νέαν Σκωτίαν 5 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	έφθ. Ράς Τανούρα 8 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολίστιπο»	12	5944	άνεχ. Ρούεν 1 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΒΕΝΕΡΕ-ΙΤΟΡ (λιθερ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	7253	έφθ. Περούδιαν 7 'Ιουλ.
ΒΕΝΟΥΣ (δύνσουρ.)	έτ. «Γκόλμπο»	20	7631	άργει "Αμπελάκι άπό 9 'Ιουνίου
ΒΙΒΑ (λιθερ. δεξ.)	έτ. «Βιδάλετ»	21	6872	άνεχ. Παρανάγκουσ 28 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρστόνιμπάντε»	52	11362	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουνίου διά Ηνωμένας Πολίτειας
ΒΙΟΛΑΝΤΟ (λιθερ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	εις Λύμπεκ άπό 20 Μαΐου, έπισκευή
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έλληνικά συμφέροντα	44	7281	άνεχ. Χαδάναν 4 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΒΙΤΖΙΛΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ρίο Γκουάμπο»	40	8427	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΟΡΙ	έτ. «Ρίο»	42	7076	έφθ. Παλέρμο 28 'Ιουνίου και Μπόναν 7 'Ιουλ.
ΓΑΥΡΙΟΝ	έτ. «Θήσατρ»	43	7304	άργει Πέοσαμ 20 'Ιουνίου
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Κορούνας»	43	7156	έφθ. Νέαν 'Οσελάνην 4 'Ιουλ.
ΓΕΡΩΓΕΛ (λιθερ.)	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Ιουνίου διά Γενοβάν
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθερ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	διηλθε Πιβραλτάρο 8 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λιθερ.)	έτ. «Ράτλαντ»	44	7205	άνεχ. Πιεσιάνα 11 'Ιουλ. διά Πιβραλτάρ
ΓΕΩΡΓΙΑ (δεξ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	έφθ. Παλέρμο 28 'Ιουνίου και Μπόναν 7 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ματζέλια»	27	5407	άργει Πέοσαμ άπό 19 'Απριλίου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μονρόβια»	51	5739	διηλθε Νέαν 'Υόρκην 27 'Ιουνίου διά N. 'Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μερίντιαν»	19	5282	διηλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)	αδ. Λύρα	55	10490	εις Τάιν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκοέτας»	43	7273	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	έτ. «Αρκούλη»	22	1871	εις Γένοβαν από 15 'Ιουνίου
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	43	7166	έφθ. Ντώρμπαν 28 'Ιουνίου
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιούρπότα»	43	7207	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιβ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7303	διηλθε Λός "Αντζελες 29 'Ιουνίου διὰ Κέιπ Τάουν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιβερ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6770	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουνίου διὰ Σαδόναν
ΓΚΑΣ. Μ. (διδουρ.)	έτ. «Νηρεύς»	30	9097	εις Λίνερτουλ από 16 Μαΐου, ἐπισκευή
ΓΚΛΑΝΤΙΕ-ΙΤΟΡ	έτ. «Πάλμαρ»	43	7252	άνεχ. Λονδίνον 8 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΓΚΛΟΡΙΑΝΑ (λιβ.)	έτ. «Μίντ 'Ατλαντικ»	43	7229	έφθ. Μπλέφαστ 6 'Ιουλ.
ΓΟΥ-ΙΝΤ	έτ. «Καρέτο»	44	7247	άνεχ. Λός "Αντζελες 3 'Ιουλίου δι' 'Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20131	άνεχ. Ούμ Σαϊδ 10 'Ιουλίου διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	27812	διηλθε Πόρτ Σαϊδ 5 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	εις Κιελον ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΝΣ (λιβ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	εις 'Αμβούργον, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	διηλθε Σουέζ 4 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20035	έφθ. Φίνωντρ 9 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-Ι-Σ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διηλθε Σουέζ 4 'Ιουλ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ-Ι-Ζ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	53	20536	εις 'Αμβέρσαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (λ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	52	20125	διηλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διὰ Μιτάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	17738	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 25 'Ιουνίου διὰ Κέλογκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Διεθνής»	49	10892	εις Μάλμο, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΤΣΕΡΙΤΥ (λ. δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	22000	άνεχ. Χάρον 6 'Ιουλ. διὰ Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 7 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ. δ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20355	εις Λονδίνον από 4 'Ιουνίου
ΔΑΦΝΗ (λιβ.)	έτ. «Τρανσιτεσάνικα»	54	5779	έφθ. Σεμαίνους 9 'Ιουλ. (δι' 'Αγγλίαν)
ΔΕΛΦΙΝ (λιβ.)	έτ. «Χίαν»	45	7259	άνεχ. Τεργέστην 29 'Ιουνίου δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΔΕΛΦΟΙ (λιβερ.)	έτ. «Ρίο 'Αντονο»	45	7252	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διὰ Βαμπάναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γιουρόποτα»	44	7216	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Μορμουγκάρο 3 'Ιουλ. διὰ Μπουκό
ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα»	43	2878	άνεχ. Χαδάνων 24 'Ιουνίου δι' 'Οδησσόν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Στενινές»	20	4992	άνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Ιουλ. διὰ Βραζίλιαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Μόζι 26 'Ιουνίου διὰ Πούγκετ Σούντ
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	διηλθε Θέουταν 25 'Ιουνίου διὰ Μονρόδιαν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λιβερ.)	έτ. «Γουορλοντούαντ»	43	7031	άργει Βαλτιμόρων από 27 'Απρ.
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	έτ. «Σάν 'Εμπλιο»	44	7249	εις Λονδίνον από 23 Μαΐου
ΕΒΗΛΙΣ (λιβ.)	έτ. «Ρίο Καρίμπιτσα»	44	7257	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΒΗΜΠΕΛΑ	έτ. «Σάν 'Αλμπέρτο»	45	7252	εις ταξίδια Περουβίας (μεταλλεύματα)
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σήκρεστ»	44	7253	διηλθε «Αγιον Βικέντιον 19 'Ιουνίου δι' 'Αργεντινήν
ΕΛΑΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Μίδδλεσμπρο 1 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διὰ Δ. 'Αφρικήν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Λιμπερτάντ»	44	7213	έφθ. Χαδάνων 10 'Ιουλ.
ΕΛΛΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερφ»	43	7218	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Οξίλιαρ»	30	4123	άνεχ. Γένοβαν 6 'Ιουλ. διὰ Μπόναν
ΕΛΛΙΡΙΑ (λιβερ.)	έτ. «Ελλήσποντος»	44	7189	διηλθε Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουλ. διὰ Μίδδλεσμπρο
ΕΛΛΙΡΙΑ (λιβ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	διηλθε Λός "Αντζελες 2 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΛΠΙΣ (λιβ.)	έτ. «Καζατάμιλ»	44	7229	άνεχ. Σαντερλαντ 4 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΕΜΑΝΣΙΠ-Ι-ΤΟΡ	έτ. «Τρανσπασίφικας	43	7207	έφθ. Ντάνταν 5 'Ιουλ. δι' 'Οστάνδην
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόφο Άζουλ»	42	7058	εις Κωνσταντζαν 2 'Ιουλ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτ. «Ένσενάντας»	44	7207	διηλθε Κολόμπο 4 'Ιουλ. διὰ Τζακάρτα
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Κοστ.)	έτ. «Λατσιστέρους»	43	7264	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. διὰ Κόντινεντ
ΕΝΤΟΠΑΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Λόγγυος»	41	7122	άνεχ. Σαντερλαντ 4 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΕΝΤΟΥΚΕ-Ι-ΤΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	έφθ. Ντάνταν 5 'Ιουλ. δι' 'Οστάνδην
ΕΝΤΥ (λιβερ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	εις Κωνσταντζαν 2 'Ιουλ.
ΕΝΩΣΙΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Ένωσις»	12	2171	διηλθε Παναμάν 27 'Ιουνίου δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΠΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Αλάδρες»	44	7176	εις θέσιν 31 Β. και 32 Δ., Ιουνίου 27 διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΕΣΤΟΡΙΑ	έτ. «Πέντεγκραλ»	44	7255	άργει Σπέτζιαν από 19 Αύγ. 1954
ΕΥΑΝΘΙΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Σουντατλάντικα»	22	7765	εις Αμβέρσαν από 8 'Ιουνίου
ΕΥΓΕΝΙΑ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	διηλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διὰ Περσίαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ 'Οιλ»	54	18736	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. διὰ Λάδσεντ
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεζέαντος»	44	7264	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Ιουνίου διὰ Περσίαν
ΕΥΡΥΚΛΕΑΙΑ (δεξ. λιβερ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	διηλθε Ρέντσπουργκ 9 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7176	διηλθε Κολόμπο 24 'Ιουνίου διὰ Κέλογκ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	45	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΦΦΗ (λιβερ.)	έτ. «Μαλάγιας»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 'Ιουλ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ZAN	έτ. «Ορίνοκο»	44	7165	άνεχ. Αμουσάιν Μπαίν 29 'Ιουνίου δι' 'Αργεντινήν
ΖΕΟ Γ. (λιβ. δεξ.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	10641	διηλθε Σιγκαπούρη από 15 'Ιουνίου διὰ Κέιπ Τάουν
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άνεχ. Βηρυττόν 6 'Ιουλ. διὰ Βαστόραν
ZINI (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός»	52	12556	έφθ. Βηρυττόν 25 'Ιουνίου διὰ Λάς Πιέντρας
ZOZIAN (Κοστ.)	Κ. 'Ατυχίδης	20	7638	έφθ. Βομβάν 28 'Ιουνίου
ΗΓΚΑ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7099	διηλθε Τοίνινταν 5 'Ιουλ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Εστε»	44	7161	διηλθε Λάδσεντ 3 'Ιουλ. διὰ Βαμπάναν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Βηρυττόν 6 'Ιουλ.
ΘΕΟ (Κοστ.)	έτ. «Αϊλα Μπάλλας»	28	2407	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. διὰ Βαμπάνα
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	διηλθε Κωνσταντζαν 6 'Ιουλ. διὰ Βαστόραν
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Δώρα»	45	7151	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ. διὰ Βαστόραν
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	εις θέσιν 23 Β. και 87 Δ., Ιουλ. 2 δι', Ιαπωνίαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (λιβ.)	έτ. «Μοντεζόυμα»	43	7132	έφθ. Βηρυττόν 6 'Ιουλ. διὰ Βαστόραν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. Βηρυττόν 25 'Ιουν., διὰ Ντεμερόσα

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

'Εμβάσματα εις ΕΛΛΑΔΑ, ΚΥΠΡΟΝ και ΑΙΓΑΥΠΤΟΝ.— Ταχεία και άκριθης ύπηρεσία.— Ο καλλίτερος, οικονομικώτερος και άσφαλέστερος τρόπος είναι τὰ Σπέσιαλ Τσέκς.
'Εξαργυρώνονται όπουδήποτε άνευ διατυπώσεων.

KENTRIKON KATASTHMA

960 Avenue of the Americas
at 35th Street, New York I
Telephone: OXFORD 5-5400
Member Federal Deposit Insurance Corporation

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
RECTOR 2-0900

ΘΕΟΣΚΕΑΣΤΗ			
ΘΕΟΤΟΚΟΣ			
ΘΕΟΦΟΡΟΣ			
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δεξ.)			
ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ			
ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)			
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δεξ.)			
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ			
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)			
ΙΩΝΙΟΝ (Λιβάνου)			
ΙΡΙΣ (Κοσταρ.)			
ΚΑΙΤΗ			
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (Λιβερ.)			
ΚΑΛΛΙΡΟΗ (τάνκερ)			
ΚΑΜΠΑΝΟΣ			
ΚΑΝΟΠΟΥΣ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κοστ.)			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ» (Κοσταρ.)			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (Κοστ.)			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ			
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ (λιβ.)			
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λιβερ.)			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΥΡΑΣ (λιβερ.)			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ			
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λιβ. δεξ.)			
ΚΑΡΡΕΤΟ (λιβ.)			
ΚΑΣΣΙΑΝ (Κοστ.)			
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Κοστ.)			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Σ.			
ΚΑΤΕΡΙΝΑ			
ΚΑΛΗ			
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (Λιβερ.)			
ΚΑΤΙΝΑ			
ΚΑΤΙΝΑ (Κοστ.)			
ΚΕ·Ι·Π ΜΑΟΥΝΤ (λ. δ.)			
ΚΕ·Ι·Π ΠΑΛΜΑΣ			
ΚΕ·Ι·Π ΣΤΑΡ			
ΚΕ·Ι·Π ΩΡΑ			
ΚΕΝΤΑΟΥΡ (λιβ.)			
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ			
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λιβερ.)			
ΚΙΣΜΕΤ II (όνδουρ.)			
ΚΛΑΣΣΙΚ (λιβερ.)			
ΚΝΟΖΑ			
ΚΝΟΖΑΓΚΑ			
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λιβερ.)			
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ			
ΚΟΜΕΤ (λιβερ.)			
ΚΟΝΦΙΑΝΤΖΑ (λιβερ.)			
ΚΟΡΘΙ			
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λιβερ.)			
ΚΟΡΦΟΥ Α·Ι·ΛΑΝΤ			
ΚΟΥΗΝ			
ΚΡΙΕ·Ι·ΤΟΡ (λιβερ.)			
ΚΡΟΝΟΣ (λιβερ.)			
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)			
ΚΥΑΝΟΣ (δεξ., λιβερ.)			
ΚΥΜΑ (Κοστ.)			
ΚΥΡΑ (λιβ. δεξ.)			
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (Κοστ.)			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ			
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.			
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ			
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.)			
ΛΑΜΥΡΑ			
ΛΕΟ Μ. (δύο. δεξ.)			
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δεξ.)			
ΛΙΔΗ (λιβ.)			
ΛΙΜΠΕΡΕ·Ι·ΤΟΡ			
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ			
ΛΙΝΤΑ (λιβερ.)			
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (Κοσταρ.)			
ΛΟ·Ι·ΝΤΑ (λιβ.)			
ΛΟΥΛΟΥ (Λιβάνου)			
ΛΥΡΙΚ (λιβ. δεξ.)			
ΛΟΥΜΙΝΑ (δεξ.)			
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ			
ΜΑΕΝΤΑ (Κοσταρ.)			
ΜΑΙΡΗ (Κοστ.)			
ΜΑΙΡΗ (λιβερ.)			
ΜΑΙΡΗ Π. (λιβερ.)			
ΜΑΚΡΩΝ (λιβ.)			
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (Κοσταρ.)			
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδουρ.)			
ΜΑΡΓΚΩ			
ΜΑΡΙΑ II. (λιβερ.)			
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ			
ΜΑΡΙΑ Γ.			
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Κοσταρ.)			
ΜΑΡΙΕΛ (λιβ.)			
ΜΑΡΙΕΤΤΑ			
ΜΑΡΙΑΕΝΑ (Κοσταρ.)			
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιβ. δεξ.)			
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ (λιβ.)			
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λιβ.)			
έτ. «Λάκη Πέρλας»	28	5068	άνεχ. Μπέλφαστ 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
έτ. «Κομμέριοι»	43	7185	άνεχ. Σαβάναν 5 'Ιουλ. διά θλαυδικήν Γουινέαν
έτ. «Απόστολος Παύλος»	24	3658	Μπορτούλαν 6 'Ιουλίου διά Μάλμο
έτ. «Πλαταγκόνια»	35	8072	έφθ. Γκάλιεσταν 6 'Ιουλ.
«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Ιουλ. ρόδης Ρόττερνταμ
έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουλ.
έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
«Νάδιγκ Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. Αμβέρσαν 8 'Ιουλ. διά Μπάνιας
Τυροαλάς—Ζαμπάζας	15	1255	εις Πειραιά 14 'Ιουλ.
Κωπταρόπουλος	20	909	άργει Μασσαλίαν ἀπό έτους
έτ. «Κορρεαντόρ»	43	7176	έφθ. Μίδδλεσμπριτο 3 'Ιουλ.
έτ. «Τορέχα»	20	2506	άνεχ. Χουέλθαν 27 'Ιουνίου δι' Ελσιγκφορς
έτ. «Άριονα»	22	8432	άργει Σέλμπτορν ἀπό 14 Σεπτ. 1953
έτ. «Άρεκουπτα»	43	7257	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 'Ιουλ.
έτ. «Κανόπους»	44	7138	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
έτ. «Λουντεριονίδιο»	24	5185	έφθ. Μίδδλεσμπριτο 5 'Ιουλ.
Ν. Ι. Νομίκος	07	1075	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 6 'Ιουλ.
έτ. «Λουνίδι»	19	5173	διηλθε Ντόρερ 1 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
έτ. «Λουνίδι»	20	6157	άνεχ. Μίδδλεσμπριτο 8 'Ιουλ. δι' Ήνωμένας-Πολιτείας
έτ. «Τράμπτ»	55	8798	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 29 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
έτ. «Τράμπτ»	54	8005	έφθ. Νόρτεγχαμ 2 'Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 8
έτ. «Γιούνιου»	22	1048	διηλθε Ντόρερ 26 'Ιουνίου διά Κουβεΐτ
έτ. «Λουνίδι»	19	5331	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
έτ. «Τράμπτ»	55	8902	άνεχ. Αμβούργον 5 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
έτ. «Ίρι»	42	6782	διηλθε Λός 'Αντζελες 2 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
έτ. «Άντρο»	43	7129	άνεχ. Εμδεν 26 'Ιουνίου διά Βαμπάνα
έτ. «Άλταμιρά»	45	7211	έφθ. Εμδεν 6 'Ιουλ.
έτ. «Γιουρόπτα»	44	7123	άνεχ. Ταμπίκο 7 'Ιουλ. διά Τζάκσονβιλλ
έτ. «Στάρο»	31	8873	άνεχ. Βαγκούβερ 7 'Ιουλ. διά Κρόφτον
έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 'Ιουλ. διά Βρέμην
έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Χάμπτον ρόδης 3 'Ιουλ.
έτ. «Οσεαν»	17	7574	άνεχ. Σουάν 1 'Ιουλ. διά Πάλμας
έτ. «Ρίπα»	20	1618	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Πάλμας
έτ. «Καρέτο»	43	7068	άνεχ. Σουάν 1 'Ιουλ. διά Πειραιά, 14
έτ. «Μάριν»	43	7166	έφθ. Κέπιπ Τάουν 8 'Ιουλ.
έτ. «Παναρά»	43	7245	άνεχ. Κόμπε 6 'Ιουλ. διά Μανίλλαν
έτ. «Σάν Μπερνάντο»	45	7255	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 8 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρη
έλληνικά συμφέροντα	13	2000	έφθ. Μούτιλ 8 'Ιουλ.
έτ. «Τρανσοστεανίκα»	29	8218	διηλθε Χολτενάου 4 'Ιουλ. δι' Άλεξάνδρειαν
έτ. «Χάρταλτ»	42	7176	έφθ. Λουδίνον 8 'Ιουλ.
έτ. «Λασιμπέριαν»	44	7281	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Χιούστον
έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουνίου διά Βαγκούβερ
έτ. «Οτσεανίκα»	43	7233	άνεχ. Λάιττλ Πέντρο 5 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
έτ. «Κένταυρος»	19	6064	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 21 'Ιουν. 1952
έτ. «Κάνοπους»	41	7431	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
έτ. «Ίρκαρα»	42	2865	εις Αλεξάνδρειαν ἀπό 4 'Ιουνίου
έτ. «Μπιλμάρ»	44	7190	διηλθε Ντόρερ 1 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
έτ. «Τράμπτ»	43	7248	έφθ. Χάμπτον ρόδης 6 'Ιουλ.
έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουνίου διά Χιούστον
έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	έφθ. Βομβάν 27 'Ιουνίου (διά Βαλτιμόρην)
έτ. «Νεπτώνικα»	13	9424	άνεχ. Σαουθάμπτον 13 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
έτ. «Μονάρκο»	43	7250	έφθ. Χάμπτον ρόδης 27 'Ιουνίου
έτ. «Γκάγιεν»	44	7258	διηλθε Λός 'Αντζελες 1 'Ιουλ. δι' Αρίκαν
έτ. «Μοντεπάρτο»	43	7252	έφθ. Ντόρμπαν 8 'Ιουνίου
έτ. «Σάν Πεντρο»	45	7176	διηλθε Τρίνιταν 1 'Ιουλ. διά Πόρτ Αλφέρεντ
έτ. «Ζίτα»	43	7075	διηλθε Πάριτρα 24 'Ιουνίου
έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7190	διηλθε Λαϊττά 1 'Ιουλ. διά Πάριτραν
έτ. τ'Αϊλα Γκράντε	43	7275	διηλθε Αγ. Βικέντιον 28 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	έφθ. Λουδίνον 1 'Ιουλ.
έτ. «Κανόπους»	54	10608	άνεχ. Μαντράς 9 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
έτ. «Κυανός»	43	10448	άνεχ. Βαλτιμόρη 2 'Ιουλ. δι' Αρούμπταν
έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	έφθ. Χάμπτον ρόδης 5 'Ιουλ.
έτ. «Βάντα»	43	7330	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	έφθ. Χάγκο 25 'Ιουνίου
έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	έφθ. Μπράκε 6 'Ιουλ.
έτ. Ντέ Κάργκα	44	7214	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 6 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
έτ. «Εργκάπτα»	53	11262	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρη 29 'Ιουνίου διά Μελδούρην
έτ. «Μπλάτικο»	43	10195	άργει Τάιν 12 'Ιουνίου, ἐπισκευή
έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Πόρτ Πρέν 9 'Ιουλ. διά Θιουτάντ Τρουθίλλο
έτ. «Νηρέντς	30	9100	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουνίου
έτ. «Μίραμποντε»	53	13406	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουλίου διά Λάς Πιέντρας
έτ. «Φορταλέξ»	43	7030	άνεχ. Βαλτιμόρη 29 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
έτ. «Παναμερικάνω	44	7256	άνεχ. Καμάσι 27 'Ιουνίου διά Γαλλίαν
έτ. «ΑΤλάντικο»	43	7176	διηλθε Τρίνιταν 1 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέτρον
έτ. «Ρίο γιτέλ Κάστρο»	43	7262	άνεχ. Πούρετζ Οργάτζ 29 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
έτ. «Χερέντισ»	27	4966	έφθ. Τζακάρταν 3 'Ιουλίου
έλληνικά συμφέροντα	44	7256	διηλθε Λός 'Αντζελες ἀπό 16 'Ιουνίου δι' Ιαπωνίαν
έτ. «Λέδαντ»	17	1936	εις Πειραιά ἀπό 28 'Ιουνίου
έτ. «Θήταρ»	43	10428	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Ιουλίου
έτ. «Βιβάλετ»	27	6192	άργει Πέραμα από 15 'Απρ.
έτ. «Μίτροδα»	44	7160	άνεχ. Σουάν 5 'Ιουλίου διά Βενέζουελλαν
έτ. «Ανδρομέδα»	21	4877	άργει Πειραιά ἀπό 29 'Ιουνίου
έτ. «Παρένα»	21	1489	άργει Λουδίνον ἀπό 26 Μαΐου
έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Σεμαίνους 29 'Ιουνίου διά Χάμπτον ρόδης
έτ. «Κομπάς»	43	7208	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπετ 6 'Ιουλίου διά Νονάι
έτ. «Γουέστερν»	43	7161	έφθ. Χάμπτον ρόδης 6 'Ιουλίου διά Λούλιου
έτ. «Ολμέντο»	43	7210	έφθ. Χάμπτον ρόδης 6 'Ιουλίου διά Ιαπωνίαν
έτ. «Σάσουθερν Κρός»	44	7244	διηλθε Τζιμπούτι 4 'Ιουλίου διά Ιαπωνίαν
έτ. «Ούλτραμαρίνα»	43	7160	άνεχ. Αμβούργον 23 'Ιουνίου διά Χάμπτον ρόδης
έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7163	έφθ. Υμπίκοι 2 'Ιουλίου διά Ειρηνικόν
έτ. «Βέγας»	43	7176	διηλθε Πανούσιαν 29 'Ιουνίου διά Ειρηνικόν
έτ. «Κρυστάλ»	20	3594	16: «ΠΑΜ», ὡς μετωνυμάσθη
έτ. «Αρκουλ»	22	4949	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλίου
έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	43	7244	άνεχ. Βαλτιμόρη 28 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
έτ. «Φωσίαν»	43	7059	εις Θεσίν 43 B, καὶ 46 Δ., Ιουλίου 4 δι' Όλλανδιαν
έτ. «Μενσαμπέ»	41	4729	διηλθε Ιγναράταρ 6 'Ιουλίου διά Βενετίαν
έλληνικά συμφέροντα	43	8202	εις Κάρδιφ ὑπὸ παραστήν
έτ			

ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άνοικτά Γιβραλτάρ 21 'Ιουνίου διὰ Βέρα Κρούζ
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (Λιβ.)	έτ. «Μαριμπάγκα»	47	6072	άνεχ. Παναμάν 4 'Ιουλίου διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΜΑΡΙΧΕΓΚΡΑ (Λιβ.)	έλληνικα συμπλέρωντα	44	7242	εἰς "Ηνωμένας Πολιτείας, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Σάνι Γκεράσιμο»	20	3483	έφθ. "Εβερεττ 8 'Ιουλίου
ΜΑΡΚΟΣ (Λιβερ.)	έτ. «Εύκαρδιερς»	43	7033	έφθ. Αμδέρσαν 25 'Ιουνίου
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Λιβ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	άνεχ. Λόδι "Αντζελες 28 'Ιουνίου δι' Ανατ. Αφρικήν
ΜΑΡΩ	έτ. «Μαρία»	19	7588	άνεχ. Βρέμην 26 'Ιουνίου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Μοτόρες»	53	8453	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλίου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (Λιβερ.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Σημάττλ 6 'Ιουλίου διὰ Γιοκοχάμαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Μπαλμπόσ»	54	18763	διηλθε Μιράλταρ 2 'Ιουλίου διὰ Λιβανον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	55	6500	εἰς Σάουθ Σήλδας, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δεξ.)	έτ. «Ματζέλια»	27	6144	άργει Πέραμα από 27 'Απρ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (Χονδ.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	έφθ. Καματί 8 'Ιουλίου
ΜΕΛΙΝΤΑ	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	άνεχ. Νικύπορτ 5 'Ιουλίου διὰ Πουέρτο Ορντάζ
ΜΕΛΟΝΤΥ (Λιβερ.)	έτ. «Λινάρες»	44	7198	εἰς Μόλι 11 'Ιουλίου
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	διηλθε Σουέζ 9 'Ιουλίου διὰ Σαϊγκόν
ΜΕΝΤΩΡ	έτ. «Μέντωρ»	18	1372	έφθ. Νόρτεχαμ 3 'Ιουλίου
ΜΕΡΛΙΝ (Λιβ.)	έτ. «Σάνι Πέντρο»	45	7190	διηλθε Ντακάρ 8 'Ιουλίου δι' Εύρωπην
ΜΕΡΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάπτοπ»	43	1934	έφθ. Λουδίνον 6 'Ιουλίου
ΜΕΣΣΑΘΟΥΡΙ	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	7282	διηλθε Κιουρασάο 27 'Ιουνίου διὰ Ρόττερνταμ
ΜΕΣΣΑΡΙΑ	έτ. «Σάνι Ραφαέλ»	43	7249	διηλθε Παναμάν 1 'Ιουλίου διὰ Κουτουκό
ΜΙΝΑ (Λιβ. δεξ.)	έτ. «Καστέλλα»	55	20630	εἰς Ιαπωνίαν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοστ.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	έφθ. Γλασκώνη 5 'Ιουλίου
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Η. Κορτόμπω	44	7215	άνεχ. Σιγκαπούρην 8 'Ιουλίου διὰ Μπουένος "Αὔρες
ΜΙΧΑΗΛ Α. (Λιβερ.)	έτ. «Σαΐν Μικέλ»	29	2666	έφθ. Καλαί 6 'Ιουλίου
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (Λιβερ.)	έτ. «Σάνι Αντρες»	53	11289	άνεχ. Γιοκκάσι 8 'Ιουλίου διὰ Σιγκαπούρην
ΜΟΝΤΕΡΕΙΤΟΡ (δινδ.)	έτ. «Ηστερν»	43	6674	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλίου (διὰ Γένοβαν)
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ. (Λιβερ.)	έτ. «Μιραμάρ»	44	7210	"ΙΣΕ: "ΑΓΓΕΛΙΚΗ, ώς μετωνυμάσθη
ΜΠΕΝΕΝΤΙΤΑ (Λιβερ.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Χέρνοσαντ 8 'Ιουλίου
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβερ.)	έτ. «Ελάκαρριερς»	44	7207	άνεχ. Φιλαδελφειαν 1 'Ιουλίου δι' Αμστερντα
ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Γκαρραγουαίρη	42	7303	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 'Ιουλίου δι' Ιαπωνίαν
ΜΥΡΙΓΚΙΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα	16	3528	άνεχ. Τακαράντι 6 'Ιουλίου διὰ Μπορτάλιαν
ΜΥΚΗΝΑΙ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Στανόλι»	30	9243	άνεχ. Αρούμπαν 4 'Ιουλίου διὰ Στοκχόλμην
ΜΥΡΙΑΜ	έτ. «Μαραθών»	43	7314	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλίου διὰ Χάλιφας
ΜΥΡΤΩ (τάκηρ)	έτ. «Χάρι»	43	7196	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουνίου
	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουνίου διὰ Βαγκούμερ
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σάνι Ρόκκο»	25	4954	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Λιβερ.)	έτ. «Νόγιας»	43	7191	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (Λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	7176	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (Λιβερ.)	έτ. «Μοντεβέρντι»	45	7176	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (Λιβ.)	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7241	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7258	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορτεγκαλ»	43	7238	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤ-ΤΕΡ (διν.)	έτ. «Άλμάγκρο»	43	7228	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (λ.)	έτ. «Ολύμπια»	43	7164	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΡΗΝΤΟΜ	έτ. «Λουσένα»	45	7255	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (Λιβ.)	έτ. «Αντριβάτορ»	43	7262	
ΝΑΥΣΙΚΑ (Λιβερ.)	έτ. «Γκλόμπαλ»	44	7248	
ΝΕΒΑΔΑ (Λιβερ.)	έτ. «Νεόδασ»	29	4142	
ΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέλλα»	38	5106	
ΝΕΠΤΟΥΝ (Λιβερ.)	έτ. «Εσπερία»	54	5669	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Νεπτούνια»	20	10519	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πέργκος	52	11267	
ΝΙΚΟΛΑΣ (δεξ. Κοσταρ.)	έτ. «Παράνα»	53	12396	
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντονός»	44	7255	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Λιβερ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	
ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ. (Λιβερ.)	έτ. «Μαριάτο»	27	4950	
ΝΙΚΟΛΟΣ (Λιβερ.)	έτ. «Πλανάμ»	43	7290	
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Άρσερς»	45	7003	
ΝΙΚΥ (Λιβερ.)	έτ. «Πουέρτο λά Πλάστα»	53	9188	
ΝΙΜΠΟΡΙΟ	έτ. «Αϊλ Ναβαρένα»	43	7197	
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)	έτ. «Πανάμ-Γιουρόπω»	28	6857	
ΝΟΡΑ	έτ. «?Ηστερν Σιφάριγκ»	43	7176	
ΝΟΡΘ ΚΙΤΚ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ (Λιβερ.)	έτ. «Παλμύρω»	53	5826	
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ (Λιβ.)	έτ. «Ντιάνα»	35	4975	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Μπέλ Μόντες	44	7248	
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ	έτ. «Ατλαντικός	44	7054	
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	
ΝΟΡΜΑ (τάκηρ)	έτ. «Ναστόλ»	20	7030	
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάρασλον»	45	7148	
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Φάρασλον»	43	7176	
ΝΟΥΕΒΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Φάρασλον»	43	7176	
ΝΟΥΤΣΙ (Λιβερ.)	έτ. «Λιμπέρ, Φραύτερ»	44	7061	
ΝΤΑΡΝΕΑ (δεξ. Κοστ.)	έτ. «Τζένεραλ»	22	7053	
ΝΤΑΡΝΙ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12577	
ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	έτ. «Βιβάλετ»	24	5789	
ΝΤΟΜΙΝΑ	έτ. «Κευπάκο»	25	5531	
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρανασός»	44	7256	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (Λιβερ. δεξ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	7974	
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ. δ.)	έτ. «Παναμένα-Εουρόπω»	54	11208	

AUSTRALIAN GENERAL TRADING & SHIPPING CO. PTY. LTD.

ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

115-9 Riley Str. Tel.—Cables: «SPIRO» SYDNEY
SYDNEY — NSW

Διευθυντής Γ. Δ. ΗΛΙΑΔΗΣ

LIVIERATO & C°

P.O.Box 1224
STEAMER-POINT
ADEN

Telegrams: «PIRAMIS»
SHIPCHANDLERS
SERVICE QUALITY
SATISFACTION GUARANTEED

ΝΤΟΡΑΝΤΟ	έτ. «Γκαμπόσ	44	7244	διηλθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΝΤΟΡΙΟΝ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7175	άνεχ. Βαλτιμόρη 27 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Ντόρας»	43	6766	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλίου
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσατσέανικα»	54	5653	άνεχ. Ντάνεντιν από 17 'Ιουνίου δι' Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΑ	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	διηλθε Φαγιάλ 8 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α·Ι·Σ (δεξ. λιθερ.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλίου διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ·Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13652	άργει 'Αμβούργον από 22 'Απρ., έπισκευή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	εφθ. Μασσαλίαν 5 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ·Ι·Μ· (τάνκερ)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	48	11298	άργει 'Ιννοβίμα από 24 'Οκτ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	14047	διηλθε Σουέζ 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17791	διηλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	14221	διηλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ (δεξ.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	εφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουλίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17725	άνεχ. Μπουένος "Αύρες 27 'Ιουνίου διά Λεϊκ Τσάρλς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13678	άνεχ. Μόντρεαλ 29 'Ιουνίου διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	53	13660	διηλθε Σιγκαπούρην από 18 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Καρριέντες»	45	10448	άνεχ. Φόλεϋ 2 'Ιουλ. διά Πουέρτο λάς Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13934	διηλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλίου διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	55	13709	άνεχ. Περσιαν από 12 'Ιουνίου δι' Αργεντινήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ·Ι·Λ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13713	διηλθε Τρίνινταντ 5 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	55	13934	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 9 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	εφθ. Πίνειν 6 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικο»	55	18790	εις Βρεταν. υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ·Υ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	55	13934	άνεχ. Γκάλδεστων 21 'Ιουνίου δι' Αργεντινήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	20595	διηλθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΝΟΥ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13665	διηλθε Ντόρερ 10 'Ιουλ. διά Στοκχόλμην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17792	άνεχ. Περσιανό 10 'Ιουλ. διά Νότ. Γαλλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Πόλμας»	54	14047	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	49	17794	εφθ. Λίβερπουλ 21 'Ιουνίου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ολύμπικ "Ουσάλιγκ»	43	13019	διηλθε Παναμάν 4 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	50	17791	εφθ. Σάντερλαντ 4 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα»	54	13580	άργει 'Αμστερδαμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δεξ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611	άνεχ. Φορταλέτα 7 'Ιουλίου δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)	έτ. «Μονοβόρ»	43	7028	διηλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Τρέιντερ»	44	7211	εφθ. Λίβερπουλ 21 'Ιουνίου
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ·Υ·ΤΕΡ	έτ. «Ομνιούμ Φράγκετερ»	44	7255	διηλθε Παναμάν 4 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΜΗΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	εφθ. Σάντερλαντ 4 'Ιουλ.
ΟΥΑ·Ι·Τ ΣΤΑΡ (λιθ.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άργει 'Αμστερδαμ από 6 Αύγ. 1953
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Άλα Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Φορταλέτα 7 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουνίου δι' Αμβούργον
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λιθ.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	διηλθε Τρίνινταντ 3 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λιθ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	εφθ. Αμβέρσαν από 18 'Ιουνίου
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7176	διηλθεν 'Αγιον Βικέντιον 10 'Ιουλίου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΟΣΕΑΝ ΣΕ·Υ·ΛΟΡ (λιθ.)	έτ. «Μπλού Μπαίνη»	43	7194	άνεχ. Βιζαγκαπατάμ 1 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑ·Ι·ΛΟΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΠΑΛΑΤΙΑΝΗ (λιθερ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7253	διηλθε Λός "Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΟΣ	έτ. «Κάπτρι»	17	992	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 7 'Ιουλ. διά Δανιάν
ΠΑΝΑΓΗΣ (Κοσταρ.)	έτ. «Εβερεστ»	19	974	εφθ. Ελευσίνα 1 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	έτ. «Σπαφώ»	44	7223	εφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Ολισκαλ»	26	4494	εφθ. Λά Γκουλέτ 5 'Ιουλ.
ΠΑΝΔΩΡΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Ραφαέλ»	43	7220	διηλθε Παναμάν 27 'Ιουνίου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	7193	εις Ρόττερνταμ από 12 'Ιουνίου
ΠΑΡΑΠΟΡΤΙ	έτ. «Παραπόρτι»	25	4687	διηλθεν 'Αδεν 18 'Ιουνίου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθερ.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	εφθ. Αρχάγγελον 22 'Ιουνίου
ΠΑΣΙΦΙΚ ΗΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Κοντινεντάλε»	43	7176	άνεχ. Οτάρον 26 'Ιουνίου διά Νονάι
ΠΑΘ	έτ. «Πάθ»	26	5937	διηλθε Χονδούλον 3 'Ιουλ. διά Βαγκούνε
ΠΑΜ	έλληνικά συμφέροντα	20	3594	εφθ. Σαντιέγκο 2 'Ιουλ.
ΠΕΓΚΟΡ (λιθ.)	έτ. «Πεγκόρ»	45	7251	εφθ. Γενόβαν 6 'Ιουλ.
ΠΕΛΟΠΟΙΔΑΣ (λιθερ.)	έτ. «Σάμσοκ»	44	7072	εφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουλ.
ΠΕΛΟΨ (λιθερ.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΕΡΑ Α·Ι·ΛΑΝΤ	έτ. «Καρέττο»	43	7139	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πήγασος»	43	7221	εφθ. Κέιπ Τάουν 6 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πόλαρ»	19	6495	εφθ. Λίβερπουλ 10 'Ιουλ.
ΠΙΝΤΑΡ (λιθερ.)	έτ. «Παράνα»	54	6129	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουνίου δι' Αμβούργον
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	44	7190	εφθ. Νιού Ούεστμινστερ 1 'Ιουλίου
ΠΙΤΣΑ Χ	έτ. «Μέδουσα»	43	7205	εφθ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλίου
ΠΛΕΙΑΔΕΣ (λιθερ.)	έτ. «Ντάτσες Μαρίν»	43	7253	διηλθε Παναμάν 2 Ιουλίου διά Τέκιο
ΠΛΟΒΕΡ (λιθερ.)	έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 'Ιουλίου διά Φιλαδέλφειαν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παγαμάς»	54	9188	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδς
ΠΟΛΥΖΕΝΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκόμπαλσ»	45	7159	εφθ. Λίβερπουλ 25 'Ιουνίου
ΠΟΠΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Αρρ»	43	7257	διηλθε Σημάττα 29 'Ιουνίου διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	εφθ. Μπουένος "Αύρες 28 'Ιουνίου
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δεξ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	εφθ. Μαντράς 29 'Ιουνίου διά Ρόττερνταμ
ΠΟΥΝΤΑ	έτ. «Πούντα Γκόρντντ»	21	2197	εις Ραβέναν 6 'Ιουλίου
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	εφθ. Συλημβρίον 7 'Ιουλίου
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (λιθερ.)	έτ. «Πρόδρομος»	43	7194	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντελ "Εστε»	44	7192	άνεχ. Σίενταμ 29 Ιουνίου διά Χάμπτον ρόδς
ΡΑΝΤΙΑΝΤ (δεξ.)	έτ. «Κάστρο Μπέλλο»	41	8325	διηλθε Θέσιταν από 17 'Ιουνίου διά Χιούστον
ΡΑΨΟΝΤΥ (λιθ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	εις 'Αμβέρσαν από 28 Μαΐου, μετατροπή
ΡΕΑΛΜΑ	έτ. «Ρεάλμα»	28	4225	εφθ. Μαρμούνγκαο 1 'Ιουλίου
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Ριο Γκράντε»	44	7176	εφθ. Χονδούλον 4 'Ιουλίου
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Πατσίφικα»	44	7226	εφθ. "Αγιον Φραγκίσκον 1 'Ιουλίου
ΡΟΜΒΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Εστρέλλα»	25	1313	άνεχ. Μίδδλεμπρο 5 'Ιουλίου διά Νύμποργκ
ΡΟΥΜΠΥΣΤΑΡ	έτ. «Εσκουπτάλ»	45	7151	εφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 4 'Ιουνίου
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Παράνα»	44	7281	διηλθε Ντόρερ 9 'Ιουλίου διά Ρόττερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ	έτ. «Σάιντο»	44	7176	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΜΟΥΑ	έτ. «Ντέλ "Εστε»	18	5727	διηλθε Ντακάρ 1 'Ιουλίου δι' Αργεντινήν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν "Αντώνιο»	27	5185	άνεχ. Εμδεν 22 'Ιουνίου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Σομέλγκα»	44	7282	εφθ. Ήστ Λόντον 7 'Ιουλίου
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ. δ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10652	άργει Σπέτζιαν από 10 'Ιουνίου, έπισκευή
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιανδίζα»	23	5372	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλίου διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν "Αντώνιο»	17	5685	άνεχ. Μπράκε 23 'Ιουνίου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσπεράντζα»	06	2084	εις Λονδίνον από 10 'Ιουνίου
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΑ (δεξ.)	έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	άνεχ. Αρούμπαν 25 'Ιουνίου διά Μπουένος "Αύρες
ΣΑΝ ΠΑΝΤΖΛΕΗΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	εις Χούλλ, από 17 'Ιουνίου
ΣΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	διηλθε Τρίνινταντ 6 'Ιουλίου διά Βαλτιμόρην
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λιθερ.)	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλίου διά Λάδσεντ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	εφθ. Πόρτ "Ελίζαμπετ ρόδς 23 'Ιουνίου

ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (Κοστ.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1387	έθθ. Συμύρην 22 'Ιουνίου
ΣΑΝΤΑ ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Σάντα Μαρίτιμα»	43	7189	διήλθε Λός "Αντζέλες 7 'Ιουλίου διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	έθθ. Λίβερπούλ 11 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Βασιόρες»	43	7257	έθθ. Βαγκούνερ 6 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λιβερ.)	έτ. «Σαΐν Τζών»	44	7176	διήλθε Λίζαρτ 1 'Ιουλίου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γ' ρακούνα»	43	7164	άνεχ. Πόρτ "Εβεργκλαντ 22 'Ιουνίου δι' Όλλανδιαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λιβερ.)	έτ. «Πλαναθήναια»	43	7179	έθθ. Πόιντ Γουέλλες 1 'Ιουλίου
ΣΑΝΜΠΗΝ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουνίου διά Βενεζουέλλαν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παναμ.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	έθθ. Λίβερπούλ 10 'Ιουλίου
ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ	έτ. «Άδιος»	20	2606	έθθ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλίου
ΣΑΞΟΝΣΗ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έθθ. Πέρνις 2 'Ιουλίου
ΣΑΞΟΝΣΚΑΪ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Πέρνις 26 'Ιουνίου διά Μαρακάϊμπο
ΣΑΞΟΝΧΗΔ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διήλθε Σουεζ 5 'Ιουλίου διά Περισκόν Κόλπον
ΣΑΞΟΧΙΛΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Πόρτ ντε Μπουκ 6 'Ιουλίου διά Περσίαν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	έτ. «Σάουθερν»	21	7409	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλίου διά Σαβάνναν
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7212	έθθ. Σεμαίνους 6 'Ιουλίου δι' Αγγλίαν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	άνεχ. Χάμπτον ράδς 27 'Ιουνίου διά Γένοβον
ΣΕΒΙΛΛΑ (λιβερ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	άνεχ. Περισκόν Κόλπον 2 'Ιουλίου διά Σπέτζιαν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16216	άνεχ. Ντίγκουαλ 2 'Ιουλίου διά Σαβάνναν
ΣΗ ΓΟΥ·Ι·ΝΤ (λιβ.)	έτ. «Σητρέιντερς»	44	7176	άνεχ. Σεμαίνους 6 'Ιουλίου δι' Αγγλίαν
ΣΗ ΜΠΡΙΖ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Τ. Ρ.»	44	7257	έθθ. Γκουαγιάκιλ 29 'Ιουνίου
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	έθθ. Κουαγιάκιλ 9 'Ιουλίου
ΣΗΓΚΑΙΗΤ (λιβερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7248	έθθ. Ντεμεράσ 7 'Ιουλίου
ΣΗΓΚΛΑΡΙΟΥΣ (λιβ.)	έτ. «Γιούπιτερ»	43	7256	άνεχ. Ράτς Τανούρα 1 'Ιουλίου διά Λισσαβώνα
ΣΗΘΑΝΤΕΡ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Πρέστον»	43	10564	
ΣΗΚΟΜΕΤ	έτ. «Σάν Φέλιπε»	43	8485	
ΣΗΚΟΡΑΛ (λιβερ.)	έτ. «Κόραλ»	43	8485	
ΣΗΛΑ·Ι·Φ (λιβερ.)	έτ. «Σφόρερ»	43	7239	
ΣΗΦΑΙΗΘ (λιβερ.)	έτ. «Ονδούρας Σίππιγκ»	44	7212	
ΣΗΦΟΡΤ (λιβερ.)	έτ. «Κάρυκα ντελ Σύρα»	44	7254	
ΣΙΓΚΝΕΤ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7187	
ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.)	έτ. «Μαριν»	43	7275	
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΚ	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7261	
ΣΙΜΩΝ	έτ. «Σάν Λεονάρδο»	45	7198	
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίρια»	42	7146	
ΣΚΩΤΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	42	6907	
ΣΟΥΕΡΤΕ (Κοστ.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	
ΣΟΥΛΑ	έτ. «εκλόμπο»	19	6547	
ΣΟΥΣΑΝΝΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Κάμαρον»	18	849	
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λιβερ.)	Κ. Ατυχίδης	25	6810	
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	έτ. «Αίολος»	43	7199	
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	
ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Σάρφ»	44	7162	
ΣΤΕΝΙΕΣ	έτ. «Πινούγκανα»	43	7282	
ΣΤΟΡΚ	έτ. «Μαροπάν»	41	7111	
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιβερ.)	έτ. «Μαργκό»	44	7253	
ΣΥΡΑ	έτ. «Βέτμαρ»	44	7207	
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δεξ.)	έτ. «Τρόπτικα»	54	11914	έθθ. Φάλμουθ 8 'Ιουλίου
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (δύνσουρ.)	έτ. «Μπελέν»	43	7235	διήλθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουλίου διά Κόντινεντ
ΤΑΣΣΟΣ (Κοστ.)	έτ. «Σάν Ατανάσιος»	15	2557	έθθ. Αμπο 1 'Ιουλίου και Κότκα 9
ΤΑ·Υ·ΓΕΤΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Διδώ»	43	7131	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.), 28 'Ιουνίου διά Χάμπτον ράδς
ΤΕΛΑΜΩΝ (Κοσταρ.)	έτ. «Σκέρεριερς»	43	7258	έθθ. Βαλτιμόρου 3 'Ιουλίου
ΤΖΕ·Ι·ΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λιβ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7231	διήλθε Λός "Αντζέλες 27 'Ιουνίου διά Κόμπε
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιβερ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έθθ. Νέαν Υόκον 26 'Ιουνίου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λιβερ.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7026	έθθ. Κοσσίν 2 'Ιουλίου
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ·Ι·Μ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έθθ. Νάρδιγκ 10 'Ιουλίου
ΤΖΟΡΤΖ (λιβερ.)	έτ. «Κογκόρτια»	20	3526	έθθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλίου
ΤΖΟΥΛΙΑ	έτ. «Μπάλιπόσα»	54	18717	έθθ. Μορμουγκάς 21 'Ιουνίου
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δεξ.)	έτ. «Λίμερτριτς»	53	25010	διήλθε Σουεζ 4 'Ιουλίου διά Περσικόν Κόλπον
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 12 'Ιουλίου διά Γιβραλτάρ
ΤΙΝΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρο Ρόγιο»	18	1461	έθθ. Καρτενάς 3 'Ιουλίου
ΤΙΟ (αιθιοπ.)	έτ. «Ημισφαίρι»	44	7242	έθθ. Νάρδιγκ 10 'Ιουλίου
ΤΙΟΓΚΑ ΣΤΑΡ (λιβερ.)	έτ. «Αντρας»	44	7254	έθθ. Καρτενάς 3 'Ιουλίου διά Γκίζαν
ΤΟΡΜΟ·Ι·Λ (λιβερ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7191	έθθ. Μαριχεγκρά, χωνολουσλού 7 'Ιουλίου δι' Ισπωνίαν
ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ (λιβερ.)	έτ. «Κάριμπ»	19	5670	διήλθε Σουεζ 4 'Ιουλίου διά Περσικόν Κόλπον
ΤΡΙΑΙΝΑ	έλληνικά συμφέροντα	20	5686	διήλθε Μπότισκ 12 'Ιουλίου διά Γιβραλτάρ
ΤΡΟΠΑΙΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Κολόν»	21	8206	έθθ. Καρπάντα 3 'Ιουλίου
ΤΡΟ·Υ· (δύνσουρ. δεξ.)	έτ. «Ιντρα Άμερικάνα»	43	7228	άνεχ. Τζέδδαν 3 'Ιουλίου διά Κίζαν
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Ρούσαγιαλ»	42	7035	έθθ. ΜΑΡΙΧΕΓΚΡΑ, ως μετωνυμάσθη
ΤΥΧΑ	έτ. «Υδρούσσα»	55	20900	διήλθε Χονδρούσλού 7 'Ιουλίου διά Τάϊν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Ναδεγκάντες»	45	7256	έθθ. Καλκούτταν 8 'Ιουλίου διά Εμπούντεν
ΥΨΗΛΟΥ	έτ. «Πόλαρ»	44	7060	άνεχ. Μπότισκ 1 'Ιουλ. δι' Ισπωνίαν
ΦΑΙΑΣ II	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 4 , ιουλ. διά Ντεμεράσ
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Ινκάτκα»	45	7263	έθθ. θεσιν 32 Β. και 59 Δ., ιουλ. 5 διά Πόρτ Αλφρεντ
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Οσεαν 'Εντερπράϊς»	44	7216	άνεχ. Σαλδαντόρ 3 'Ιουλ. διά Ντάρμπραν
ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λιβ.)	έτ. «Ρόζ»	22	1833	έθθ. Λουδίνον ράδη 28 Μαΐου
ΦΙΛΤΡΙΚ II. (λιβερ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7247	άνεχ. Τζάκσονβιλ 1 'Ιουλ. διά Λίβερπούλ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II. (λιβερ.)	έτ. «Ιντηπέντεν»	43	7237	έθθ. Πάροικον 49 Β. και 13 Δ., ιουλ. 6, δι' Αμβούργον
ΦΟΙΝΙΞ (λιβ.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	διήλθε Κιούρασάα 24 'Ιουνίου διά Τάϊν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λιβερ. δεξ.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	έθθ. Καλκούτταν 7 'Ιουλ. διά Εμπούντεν
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δεξαμ.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	20	2684	έθθ. Βούδανη 10 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΦΤΕΛΙΑ (Κοστ.)	έτ. «Γκόβαμ»	43	7242	έθθ. Ρίον ιανέριον 5 'Ιουλίου δι' Αργεντινήν
ΧΕΡΑΛΝΤ (λιβερ.)	έτ. «Χερέντια»	18	3756	έθθ. Τζάκσονβιλ 28 'Ιουνίου διά Τρεγέστην
ΧΕΡΕΝΤΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Τρανσοτοσεάνικα»	54	15749	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 1 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΧΑΟΗ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ. διά Βαγκούνερ
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιβ.)	έτ. «Ιντερνάστοναλ»	42	7092	έθθ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιβ.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Σπάτη 25 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιβ. δεξ.)	έτ. «Γ' ιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Πουέρτο λό Κρούζ 20 'Ιουνίου διά Νέαν 'Υόρκην
ΧΡΥΣ (λιβερ.)	έτ. «Γκράουντ»	43	7258	άνεχ. Ρίον ιανέριον 5 'Ιουλίου δι' Αργεντινήν
ΧΡΥΣ Χ. (λιβερ.)	έτ. «Ούνινσωρ»	43	7243	έθθ. ΡΑΨΩΝΤΥ, ως μετωνυμάσθη
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δεξ.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7243	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 5 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λιβ.)	έτ. «Γουν. Σίππερες»	55	24000	άνεχ. Γιοκοχάμαν ράδη 19 'Ιουνίου διά Σουμάτραν
ΧΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Γένδραν. 7 'Ιουλ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λιβερ.)	έτ. «Μαρακάϊ»	44	7256	άνεχ. Βασαρόναν 4 'Ιουλ. διά Τζίμπουτι
ΟΚΕΑΝΙΑ	έτ. «Τσανσοτοσεάνικα»	42	7084	άνεχ. Βασαρόναν 1 'Ιουλ. δι' Εμδεν, έθθ. 12
ΟΚΕΑΝΙΣ (λιβερ.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Ορο»	40	5557	
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λιβερ.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	